español

# MANUAL DEL PROPIETARIO

# MARATHON 125
# MARATHON PRO 125
# ENDURO / SMOTARD





RIEJU S.A. agradece la confianza que usted ha depositado en nuestra firma y le felicita por su buena elección.

Los modelos Marathon 125 son el resultado de la larga experiencia de RIEJU en competición, desarrollando vehículos de altas prestaciones.

Este Libro de Propietario tiene el objetivo de indicar el uso y mantenimiento de su vehículo, rogamos lea detenidamente las instrucciones e información que le damos a continuación.

Le recordamos que la vida del vehículo depende del uso y mantenimiento que usted le dé, y que el mantenerlo en perfectas condiciones de funcionamiento reduce el coste de las reparaciones.

Este manual hay que considerarlo como parte integrante de la motocicleta y debe permanecer en el equipamiento base incluso en el caso de cambio de propiedad.

Para cualquier eventualidad, consulte al concesionario RIEJU que le atenderá en todo momento.

Recuerde que para un correcto funcionamiento de su motocicleta, **exigir recambio original.**

# ÍNDICE

# DESCRIPCIÓN DE LA MOTOCICLETA

Esta motocicleta incorpora un motor monocilíndrico de cuatro tiempos con refrigeración líquida y admisión por láminas. Su cilindrada es de 124 centímetros cúbicos, con un diámetro de émbolo de 52 mm. y una carrera de 58.6 mm.

El encendido se efectúa a través de un volante electrónico y bobina de A.C. de 120 W y 12 Voltios.

Embrague de discos múltiples de acero y de fricción con muelles de presión constante, sumergidos en baño de aceite.

El motor va anclado sobre un chasis tipo perimetral de gran resistencia, con rodamientos de dirección de tipo cónico.

La suspensión delantera de la Marathon 125 PRO consta de una horquilla invertida hidráulica con barra de 40 mm., el amortiguador trasero va anclado a un sistema progresivo de bieletas (Progresive Racing System) e incorporan un amortiguador a gas con regulación de la precarga del muelle.

En la versión Marathon 125 la suspensión delantera consta de una horquilla hidráulica con ø 37 mm., con un amortiguador trasero hidráulico anclado al basculante.

El freno de disco delantero es de 300 mm. y trasero de 200 mm con una pinza radial de doble pistón. En los modelos Marathon 125 el freno de disco delantero es de ø 260 mm., y el trasero de ø 180 mm.

# IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Sobre el chasis se encuentra grabado el número de identificación de su motocicleta.

El número que figura troquelado sobre la parte derecha de la pipa de dirección, nos será útil para todos los efectos (Certificado de características, seguros, Matricula, etc..), y deberá ser citado para cualquier sugerencia o reclamación, así como para solicitar piezas de recambios.



# ELEMENTOS PRINCIPALES DE LA MOTOCICLETA

## LLAVES

Con este modelo se entrega un juego de llaves, las cuales sirven para la cerradura de contacto. Estas llaves van unidas por una lengüeta, en la cual va grabado el número de serie de las mismas. Se recomienda guardar en lugar seguro para disponer en cualquier momento del número de la llave en caso de pérdida.

## INSTRUMENTOS E INDICADORES

**1-. Interruptor principal o llave de contacto**

El interruptor principal o llave de contacto dispone de tres posiciones: posición desconectado, posición de contacto para el arranque del motor y una tercera posición de conexión del sistema de alumbrado de la máquina.

**2-. Velocímetro**

El velocímetro lleva incorporado el cuentakilómetros

**4-. Indicador de punto muerto**

Este indicador se enciende cuando la palanca de cambio se encuentra en una posición neutral, es decir, en punto muerto

## 5-. Indicador de temperatura

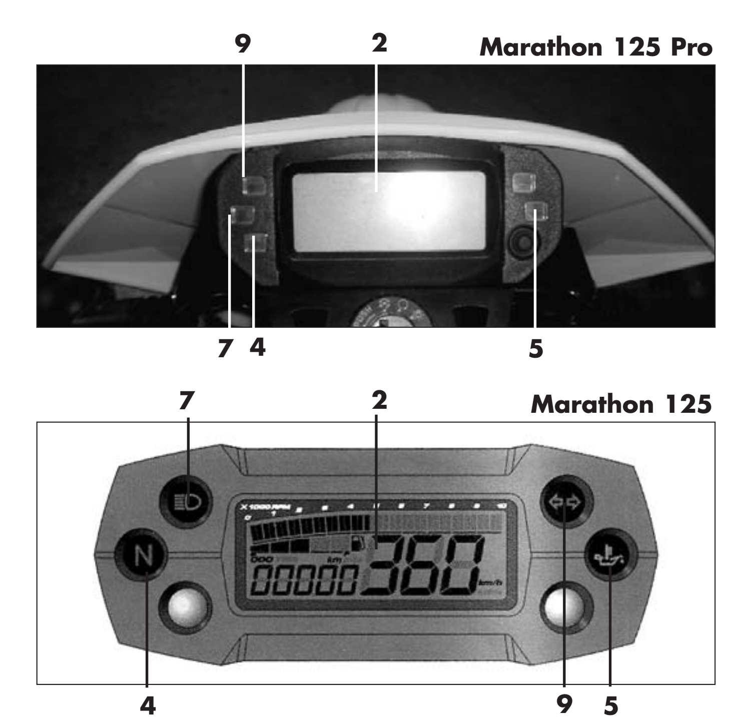
Este indicador es de gran importancia ya que puede indicarnos un aumento excesivo de temperatura, bien por poca refrigeración, o por el contrario un nivel demasiado bajo de líquido refrigerante en el radiador.

## 7-. Indicador de luz larga

Este indicador se enciende cuando las luces largas están encendidas.

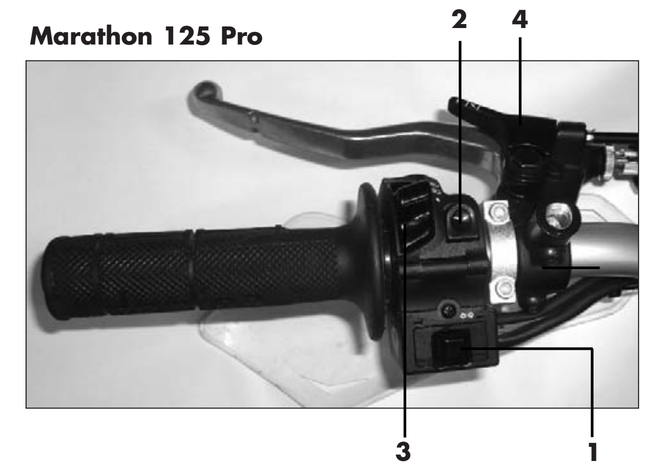
## 9-. Indicadores de dirección

Este indicador se enciende cuando accionamos los intermitentes de dirección.



# CONMUTADORES DE MANILLAR

**Marathon 125 Pro**




## 1-.Conmutador de intermitencia

Consta de tres posiciones: En la posición central está desactivada; accionar a la derecha para cuando se gira a la derecha y accionar a la izquierda para cuando se gira a la izquierda. Notar que el botón siempre retorna a la posición central.

No olvide desconectarlo después de haber realizado el giro, presionando el botón en su estado de reposo central.

## 2-.Conmutador de bocina

Accionar el botón para tocar el claxon.

## 3-.Conmutador de luces

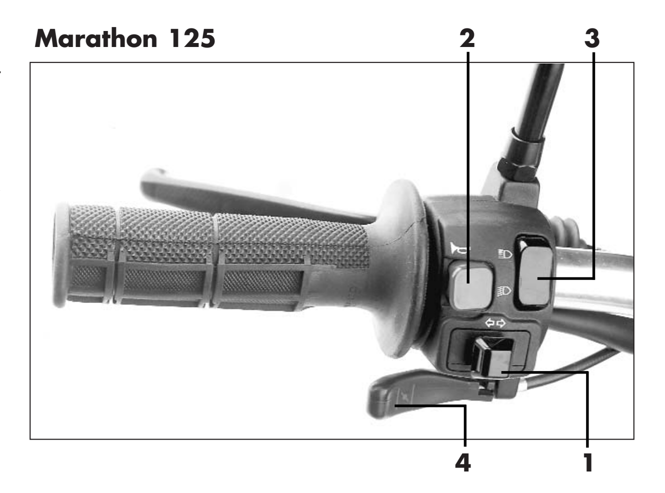
Consta de dos posiciones: En la inferior el faro está en posición corta y en la superior el faro está encendido con las luces largas. Para encender el sistema de alumbrado se debe llevar la llave de contacto a la posición de alumbrado.

## 4-.Mando de starter

Cuando el motor se encuentra frío es necesario accionar el starter para arrancar.

**ATENCIÓN: Una vez el motor esté a la temperatura normal de funcionamiento, soltar la palanca de starter a su posición de reposo, ya que podría provocar el mal funcionamiento del motor.**

**Marathon 125**



## MANETA DE EMBRAGUE

La palanca de embrague está situada en la parte izquierda del manillar. Para accionarla, apretar la maneta hacia el puño o manillar.

## PALANCA DE FRENO DELANTERO

La palanca de freno delantero está situada en la parte derecha del manillar. Para accionar dicho freno, apretar la palanca hacia el manillar.

## PEDAL DE FRENO TRASERO

El pedal de freno trasero, está en el lado derecho de la motocicleta. Para accionarlo presione con el pie hacia abajo.

## PEDAL DE CAMBIO

Está situado bajo la parte izquierda del motor, se acciona con el pie acompañándolo por todo su recorrido, dejándolo volver a su posición de reposo antes de cambiar de nuevo la marcha. Para introducir la primera se aprieta el pedal pisando hacia abajo. Para entrar las otras marchas elevar la palanca hacia arriba levantándola con la punta del pie.

## DEPÓSITO DE GASOLINA

Para acceder al depósito, abrir por medio del tapón del depósito, haciéndolo girar en sentido contrario a las agujas del reloj.

Recuerde que debe usarse siempre gasolina sin aceite.

La capacidad del depósito de combustible es de 6.3 litros.



# GRIFO DE GASOLINA

El grifo de gasolina está colocado en la parte izquierda del vehículo, por debajo del depósito de combustible.




Tiene tres posiciones:

OFF: Con la palanca en esta posición, el combustible no pasará. Coloque la palanca en esta posición cuando el motor no esté funcionando.

ON: Con la palanca en esta posición, el combustible pasa al carburador. La conducción normal se realiza con la palanca en esta posición.

RES: Esta posición es la de RESERVA. Si se queda sin combustible mientras conduce teniendo la palanca en posición “ON”, gire la palanca a esta posición. Llenar el depósito lo antes posible, luego, es importante no olvidarse de girar la palanca a “ON”.

# REVISIONES ANTES DEL FUNCIONAMIENTO

Comprobar los siguientes puntos antes del uso de su motocicleta.

| **Elemento a comprobar** | **Comprobaciones** |
| --- | --- |
| Luces e indicadores | Verificar si funcionan correctamente |
| Freno delantero y trasero | Comprobar juego y funcionamiento |
| Puño acelerador | Comprobar juego, regular y lubricar si es necesario |
| Depósito gasolina | Comprobar nivel y llenar en caso necesario |
| Neumáticos | Comprobar la presión desgaste y estado |
| Intermitentes | Comprobar si funcionan correctamente |
| Embrague | Comprobar juego, y funcionamiento |
| Cadena de transmisión | Comprobar la tensión y estado |

Las comprobaciones antes del uso, deben realizarse cada vez que el vehículo sea utilizado.
Una verificación completa no requiere más de unos minutos.
Si durante las comprobaciones se verifica alguna anomalía, debe ser reparada antes de utilizar su motocicleta.

# COMPROBACIONES RUTINARIAS

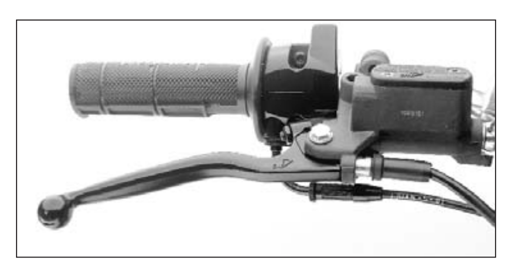
## FRENO DELANTERO

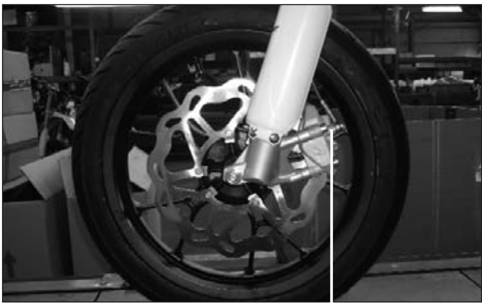
La frenada delantera la efectuaremos a través de un freno de disco accionado con una pinza y bomba hidráulica.

La superficie de frenado debe estar exenta de aceite y suciedad para asegurar un perfecto funcionamiento. Si por cualquier causa nos vemos obligados a vaciar y llenar el líquido de frenos, para ello proceder de la siguiente forma: Quitar el tapón de la bomba, echar líquido hasta casi llenarlo.

A continuación aflojar el tornillo de sangrado, colocando un tubo transparente en dicho tornillo.

Es conveniente que dicho tubo lo introduzcamos en un recipiente a fin de no derramar el líquido.Una vez colocado el líquido en la bomba y el sangrador flojo, darle despacio a la maneta hasta que el líquido baje y conseguir que por el tubito colocado salga líquido sin burbujas de aire. En este momento cerrar el sangrador y colocar el líquido hasta la mitad del depósito. Cerrar el tapón y accionar hasta que frene perfectamente.





**Tornillo sangrado**

## FRENO TRASERO

Controlar periódicamente que el nivel de aceite no descienda nunca debajo de la marca inferior del vaso situado por encima de la bomba de freno y debajo de la placa portanúmeros lateral trasera derecha. Para el relleno usar exclusivamente aceite hidráulico para frenos.

Cuando haga la carrera en vacío proceder a la purga de la instalación en uno de nuestros servicios.

**Deposito líquido freno trasero**



## BOMBA Y PASTILLAS DE FRENO

Asegurarse que el nivel de líquido de freno es correcto, en caso contrario, añadir líquido. Si las pastillas de freno de la pinza hidráulica están gastadas, substituir por otras nuevas.

Espesor mínimo del Ferodo de pastillas ha de ser 2 mm.



**Recuerde siempre que estas operaciones deben ser efectuadas por un servicio oficial RIEJU**

## PUÑO DE ACELERADOR

Comprobar si funciona correctamente, haciendo girar el puño y verificando si el juego libre es correcto.
El puño debe retroceder con fuerza al soltar el acelerador.

## LUCES Y SEÑALES

Revisar la luz de cruce y carretera, los intermitentes, piloto trasero, indicadores de reserva de aceite y gasolina, asegurándonos que todo funciona correctamente.

## BOTÓN DE ARRANQUE

Para poner en marcha el motor, pulsar el conmutador, verificando previamente que la palanca de cambio se encuentra en punto muerto.

**Marathon 125 Pro**



**Botón de arranque**

**Marathon 125**



**Botón de arranque**

## NEUMÁTICOS

La presión de los neumáticos influye directamente en la estabilidad y confort de la máquina, en el espacio de frenado, y sobre todo en la seguridad del usuario, por tanto, verificar la presión de inflado.

Verificar que la llanta no esté descentrada, así como el desgaste del neumático.

No sobrecargar el vehículo ya que además de perder estabilidad, aumenta el desgaste de los neumáticos.

**ATENCIÓN: Cuando la presión es muy alta, los neumáticos dejan de amortiguar, transmitiendo directamente los golpes y sacudidas al chasis y manillar, afectando negativamente en la seguridad y confort.**

| PRESIONES | | |
|---|---|---|
| **Neumático** | Delantero | Trasero |
| Enduro | 1,7 Kg/Cm$^2$ | 1,8 Kg/Cm$^2$ |
| Supermotard | 1,8 Kg/Cm$^2$ | 1,9 Kg/Cm$^2$ |

# FUNCIONAMIENTO Y PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

Es muy importante conocer su vehículo a fondo, así como su funcionamiento.

ATENCIÓN: Recuerde que no debe dejar el motor en marcha en un recinto cerrado, pues los gases tóxicos del escape podrían provocar graves consecuencias de salud.

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

Abrir el grifo de gasolina.

Si el motor está frío accionar el dispositivo de starter.

Girar la llave de contacto según el sentido horario, comprobar si el motor está en punto muerto, cerrar completamente el puño del acelerador y accionar el botón de arranque.

Transcurridos unos segundos desde la puesta en marcha, desaccionar el starter.

A continuación apretar la palanca de embrague y entrar la primera marcha, soltar progresivamente la palanca de embrague a la vez que se acelera suavemente.

No acelerar a fondo ni hacer girar el motor a un elevado número de vueltas hasta que el motor esté suficientemente caliente.

**ATENCIÓN:**

**Antes de partir debemos calentar siempre el motor y nunca acelerar fuertemente con el motor en frío. Así aseguraremos una mayor durabilidad del motor.**

## RODAJE

El período más importante de la vida de su motocicleta es el que se encuentra entre el kilómetro 0 y los 500 Kms. Por esta razón le rogamos que lea cuidadosamente la siguientes instrucciones.
Durante los primeros 500 Kms. No debe sobrecargar la motocicleta ya que el motor es nuevo y las distintas partes del motor se desgastan y pulen entre sí, hasta su funcionamiento perfecto.
Durante este período debe evitarse el uso prolongado del motor a unas altas revoluciones, o en condiciones que pudieran ocasionar un calentamiento excesivo.

## ACELERACIÓN

La velocidad puede ajustarse abriendo o cerrando el acelerador. Girando hacia atrás aumenta la velocidad y girando hacia delante disminuimos la velocidad.

## PARA FRENAR

Cerrar el puño de gas, accionar los frenos delantero y trasero a la vez aumentando la presión progesivamente.

**ATENCIÓN:**
**Las frenadas bruscas pueden ocasionar derrapadas o rebotes.**

## PARADA

Cerrar el puño de gas, accionar ambos frenos simultáneamente y cuando el vehículo ha reducido su velocidad apretar a fondo la palanca de embrage. Para parar el motor, quitar el contacto por medio de la llave.

Una vez el motor está parado cerrar siempre el grifo de gasolina.

## PEDAL DE CAMBIO

Está situado bajo la parte izquierda del motor, se acciona con el pie acompañándolo por todo su recorrido, dejándolo volver a su posición de reposo antes de cambiar de nuevo la marcha. Para introducir la primera se aprieta el pedal hacia abajo, para entrar las otras elevar la palanca hacia arriba con la punta del pie.

## CARBURADOR

Es una de las partes más influyentes en el buen rendimiento del motor, pues en él se realiza la mezcla de gasolina-aire, por ello, una mala carburación significa un mal rendimiento del motor, a la vez que puede dañar la parte térmica del mismo. Así pues es conveniente revisar el reglaje del mismo a través de un Taller Autorizado RIEJU.

## SUSPENSIÓN ANTERIOR

La suspensión anterior consta de una horquilla hidráulica, dotada de los medios más avanzados en cuanto a tecnología y diseño.

**Horquilla Delantera Marathon 125 PRO**

Horquilla invertida
Barras de Ø 40 mm.
Capacidad de aceite: 325 c.c. por barra
Tipo aceite recomendado: CASTROL OIL FORK SAE 10W

**Horquilla Delantera Marathon 125**

Horquilla invertida
Barras de Ø 37 mm.
Capacidad de aceite: 310 c.c. por barra
Tipo aceite recomendado: CASTROL OIL FORK SAE 10W



## SUSPENSIÓN POSTERIOR

**Marathon 125 PRO**: monoamortiguador hidráulico asistido por gas con botella y con regulación de la precarga del muelle a través de la tuerca situada debajo del muelle del amortiguador, a través del sistema progresivo de bieletas PRS (Progresive Racing System).

**Marathon 125**: amortiguador trasero hidráulico.



**Tuerca Regulación**

## SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

En la parte frontal derecha de la motocicleta se encuentra, tras la rejilla de protección, el radiador, de gran poder de enfriamiento.

La única precaución a tener en cuenta es comprobar que se encuentre lleno en su totalidad, pues de esta manera tendremos asegurado que el fluido refrigerante realiza todo el circuito.

Para verificar el nivel de líquido levantar el tapón del radiador y reponer si fuera necesario.

**ATENCIÓN: No abrir nunca el tapón del radiador con el motor caliente, porque el líquido hirviendo puede salir a presión peligrosamente.**
**Es muy aconsejable usar líquido anticongelante de circuito cerrado. De esta forma evitaremos la congelación del agua con el consiguiente peligro de gripajes y roturas de las aletas de la bomba. En su defecto se aconseja utilizar temporalmente agua destilada, pues la cal del agua corriente podría dañar el radiador.**



# REVISIÓN DE BUJÍA

La bujía es un importante componente del motor y resulta fácil de inspeccionar. Extraiga e inspeccione periódicamente la bujía porque el calentamiento y los depósitos de carbonilla la deterioran lentamente. Si el electrodo está excesivamente erosionado o si la carbonilla u otros depósitos son excesivos, cambie la bujía por una del tipo y grado térmico recomendado:

***NGK R CR8E***

Antes de montar cualquier bujía, medir la separación entre electrodos con una galga de espesor y ajustar según las especificaciones. La separación entre electrodos es de 0,6~0,7 mm.

0,6 ≅ 0,7 mm.

Al instalar la bujía limpiar siempre la superficie de asiento de la arandela, impidiendo de esta forma que entren restos dentro de la cámara de combustión. Enroscar la bujía a mano, procurando que enrosque suavemente y acabar de apretar entre $^{1}/_{8}$ y $^{1}/_{4}$ vuelta con la llave adecuada.

## FILTRO DE AIRE

El buen funcionamiento y durabilidad de los órganos del motor, biela, pistón, segmentos, rodamientos del cigüeñal, e incluso cilindro, depende en buena medida del buen estado de limpieza y engrase del filtro de aire.

Para acceder al filtro de aire, desmontar el asiento de la moto quedando libre acceso a la caja de filtro. Quitar la tapa de la caja sujetada por un tornillo y extraer el cuerpo del filtro.






Para proceder a la limpieza de la espuma filtrante, lavar con disolvente específico para limpieza de espumas de filtro.
Una vez esté el filtro totalmente seco proceder al montaje de manera inversa al desmontaje, procurando préviamente engrasar el filtro con aceite especial para tal efecto. Para ello, echar unas gotas de aceite específico, escurriendo posteriormente la cantidad sobrante para que quede el aceite totalmente repartido. Proceder a su posterior colocación procurando que quede perfectamente en su alojamiento, pues de lo contrario podría entrar aire sin filtrar, provocando graves consecuencias para su máquina. El filtro del aire debe ser limpiado en los períodos indicados. Debe ser limpiado más frecuentemente si el vehículo es utilizado en zonas polvorientas o húmedas.



# TENSADO Y LUBRICACIÓN CADENA TRANSMISIÓN

Para corregir la tensión de la cadena, actuar en el eje de la rueda trasera, procurando trabajar siempre en el punto de máxima tensión de la cadena. Girar la rueda trasera varias vueltas y comprobar la tensión en varios puntos para encontrar el punto más tenso, tirando del tensor hacia abajo para evitar que actúe mientras se realiza el control.

Tolerancia cadena 35-45 mm.

**Tensor regulación**



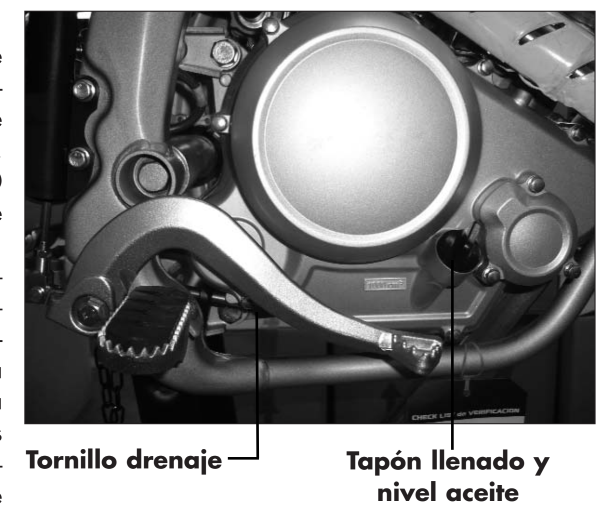
Procurar no tensar en exceso la cadena ya que puede producir daños al motor y a la transmisión; mantener la tensión de la cadena dentro de los límites especificados en los esquemas adjuntos.

Una mala alineación de cadena y rueda puede provocar una salida de cadena, así como problemas de estabilidad en la máquina.

Periódicamente es necesario una limpieza y engrase de la cadena. La cadena está formada por muchas piezas que trabajan unas con otras. Si no se mantiene correctamente la cadena, se desgastará rápidamente, por lo tanto, es muy aconsejable engrasar la cadena periódicamente, por medio de aceite especial de engrase de cadenas.

Previo a la lubricación es necesaria una limpieza de la cadena para sacar la suciedad y el barro de la cadena con un cepillo o un paño y luego aplicar el lubricante entre las placas laterales, y en todos los rodillos centrales.

# LUBRICACIÓN Y ENGRASE




La lubricación del cambio y embrague se efectúa por barboteo del aceite que se encuentra en el interior del cárter. Cambio y embrague son lubricados bajo la acción del mismo aceite, siendo el aceite recomendado un SAE 10W 30 /SAE 20W50, con una capacidad total de 1000 c.c.

El vaciado del cárter se efectúa mediante el tornillo de drenaje situado en la parte inferior derecha del motor. Se recomienda realizar el cambio de aceite cuando el motor todavía está caliente, pues de esta forma el cárter quedará más limpio a la vez que el aceite saldrá con más facilidad por estar más fluido. Quitando el tornillo de drenaje esperaremos a que se vacie completamente.

Una vez vacío colocar el tornillo nuevamente en su alojamiento y proceder al llenado retirando el tapón del orificio de llenado, echando la cantidad de 1000 c.c..

# LIMPIEZA Y ALMACENAMIENTO

LIMPIEZA. La limpieza frecuente y completa del vehículo, no sólo dará realce a su aspecto sino que, mejorará también su rendimiento y prolongará, al mismo tiempo, la vida útil de sus componentes.

En zonas cercanas al mar o bién de alta montaña donde se utilice sal en las carreteras, se recomienda una limpieza del vehículo tras su uso para evitar la corrosión por efectos de la sal. Es importante realizar una correcta limpieza en aquellos puntos donde se acumule la sal.

1. Antes de limpiar:
   a) Tapar la entrada del tubo de escape para impedir que entre agua en su interior.
   b) Asegúrese que la bujía  y los distintos tapones están bien instalados.
2. Si el motor está muy sucio, grasiento, aplicarle un desengrasante. No aplicar desengrasante a los ejes de rueda ni a la cadena, pues quitaríamos la capa protectora.
3. Quitar el desengrasante y la suciedad, utilizando una manguera de regar pero sólo con la presión indispensable.

**ATENCIÓN: Rieju no se hace responsable de la utilización de elementos desengrasantes que manchen o deterioren elementos del vehículo.**
**Rieju no se hace responsable de los posibles daños y desperfectos por la utilización de agua a presión para la limpieza del vehículo.**

4. Una vez quitada la suciedad, lavar todas las superficies con agua templada y jabón detergente suave. Para las zonas difíciles, acceder a ellas por medio de un cepillo de lavar el interior de las botellas o similar.
5.Enjuagar inmediatamente con agua fría y secar todas las superficies.
6. Limpiar el sillín con un compuesto de limpiatapicerías de vinilo, para conservarlo lustroso y flexible.
7. Terminada la limpieza, poner el motor en marcha y dejar que funcione al ralentí durante unos minutos. De esta forma conseguiremos secar completamente las piezas, dejando al mismo tiempo libre de humedad las distintas conexiones.

ALMACENAMIENTO. El almacenamiento de la máquina por tiempo prolongado, exige diversos cuidados contra el deterioro. Una vez limpio el vehículo prepárese para su almacenamiento de la manera siguiente:

1. Drenar el depósito de combustible, tubos y la cuba del carburador.
2. Lubricar todos los cables de los mandos.
3. Sacar la bujía y echar por el agujero de la culata una cucharada de aceite SAE 10W30 y colocar de nuevo la bujía.
4. Tapar con una bolsa de plástico la salida del escape evitando la entrada de humedad.

## ESPECIFICACIONES Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

| Modelo | ENDURO / SUPER MOTARD |
|---|---|
| **Dimensiones:** | |
| Longitud total | 2070 mm. / 2070 mm. |
| Anchura total | 800 mm. / 800 mm. |
| Altura total | 1165 mm. / 1145 mm. |
| Altura del sillín | 890 mm. / 870 mm. |
| Distancia entre ejes | 1405 mm. / 1380 mm. |
| Distancia mínima al suelo | 310 mm. / 288 mm. |
| **Peso en seco:** | 121 Kg. |
| **Motor:** | |
| Tipo | 4 tiempos |
| Num. marchas | 6 velocidades |
| Marca | YAMAHA |
| Modelo | WR (EU 3) liquid cooled |
| Cilindros, disposición | 1 inclinado hacia delante |
| Cilindrada | 124 c.c. |
| Diámetro x Carrera | 52 x 58.6 mm |
| Sistema de arranque | Por palanca/ Electrico a botón |
| Sistema lubricación | Por bomba |
| Tipo aceite | 4 tiempos SAE 10W-30 / SAE 20W-50 |

| | |
|---|---|
| **Aceite de la transmisión:**<br>Tipo<br>Cantidad | <br>SAE 10W-30 / SAE 20W-50<br>1.000 c.c. |
| **Filtro del aire** | Goma espuma tipo húmedo |
| **Combustible:**<br>Tipo<br>Capacidad del depósito | <br>Gasolina sin plomo 95<br>6,3 L |
| **Carburador** | KEIHIN 39S |
| **Bujía:**<br>Tipo<br>Separación electrodos | <br>NGK CR 8 E<br>0,6 - 0,7 mm |
| **Tipo embrague** | Multidisco en baño de aceite |
| | |
| **Transmisión secundaria**<br>Piñón salida motor<br>Plato de arrastre<br>Relación de transmisión<br>Cadena | <br>Z = 14<br>Z = 56<br>1 : 4<br>428 x 136 pasos |

| CAMBIO DE VELOCIDADES | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Velocidad | Árbol primario | Árbol secundario | Relación cambio | |
| 1ª | Z = 12 | Z = 34 | 1 :2.83 | |
| 2ª | Z = 16 | Z = 30 | 1 :1.87 | |
| 3ª | Z = 22 | Z = 30 | 1 : 1.36 | |
| 4ª | Z = 21 | Z = 24 | 1 : 1.14 | |
| 5ª | Z = 23 | Z = 22 | 1 : 0.95 | |
| 6ª | Z = 25 | Z = 21 | 1 : 0.84 | |

| | |
|---|---|
| **Suspensión Marathon 125 Pro** | |
| Delantera | Horquilla hidráulica invertida ∅ 40 mm.<br>CASTROL OIL FORK 10W, 325 cc por barra. |
| Trasera | Amortiguador de gas con botella y regulación precarga muelle. |
| **Suspensión Marathon 125** | |
| Delantera | Horquilla hidráulica ∅ 37 mm.<br>CASTROL OIL FORK 10W, 310 cc por barra. |
| Trasera | Monoamortiguador hidráulico. |

| | |
|---|---|
| **Frenos: Marathon 125 Pro**<br>Delantero<br>Trasero<br>**Frenos: Marathon 125**<br>Delantero<br>Trasero | <br>De disco tipo Wave 300 mm ∅<br>De disco tipo Wave 200 mm ∅<br><br>De disco 260 mm ∅<br>De disco 180 mm ∅ |
| **Neumáticos: ENDURO**<br>Delantero<br>Trasero<br>**Neumáticos: SUPER MOTARD**<br>Delantero<br>Trasero | <br>80/90 - 21, con cámara, 1'7 kg/cm$^2$<br>110/80 - 18, con cámara, 1'8 kg/cm$^2$<br><br>100/80 - 17, con cámara, 1'8 kg/cm$^2$<br>130/70 - 17, con cámara, 1'9 kg/cm$^2$ |
| **Equipo eléctrico:**<br>Encendido | <br>Electrónico 12 v 120 w |

| | |
|---|---|
| **Voltaje y potencia bombillas:** | |
| Faro | 12 v 35/35 w |
| Piloto trasero | 12 v 21/5 w |
| Tablero | 12 v 1,2 w |
| Intermitentes | 12 v 10 w |
| Alumbrado cuentakilómetros | 12 v 1,2 w |

| POBLACIÓN | DISTRIBUIDORES OFICIALES | DIRECCIÓN | TELEFONO |
|---|---|---|---|
| ALBACETE | MOTOCICLETAS GONZÁLEZ, S.L. | Juan de Toledo, 8 | 967-219337 |
| ALICANTE | MOTOCYCLES | Ctra. Madrid, 31 | 96-5229535 |
| ALMERIA | FERRIZ AUTOMOCIÓN | Santos Zárate, 10-12 / Apdo. 9 | 950-231902 |
| AVILA | MOTOS CANALES | Avda. Portugal, 49 | 920-213667 |
| BADAJOZ | FERMOTO | Avda. Ricardo Carapeto, 26 | 924-254672 |
| BARBASTRO (Huesca) | MAS MOTOS, S.C. | Avda. Pirineos, 40 | 974-306686 |
| BARCELONA | EM MOTOS | Nápoles, 327 | 93-4573378 |
| BARCELONA | EM MOTOS | Verdi, 88 | 93-2181285 |
| BARCELONA | MOTOS RACING BOFARULL, S.L. | Valencia, 109 | 93-4513277 |
| BARCELONA | MARIN URRUTIA MOTOS, S.L. | Alcalá de Guadaira, 25 | 93-3034072 |
| BENAVENTE (Zamora) | MOTO YUS | Avda. Luis Morán, 29 | 980-636302 |
| BILBAO (Vizcaya) | ARTEMOTO | Autonomía, 31 | 94-4448437 |
| BURGOS | MOTOBOX | Doctor Fleming, 14 | 947-265541 |
| CACERES | MOTO CARLOS HERNÁNDEZ | Argentina, 7 bajos / Apdo. 278 | 927-221365 |
| CIUDAD REAL | CAMARENA MOTOS | Azucena, 20 | 926-225254 |
| CORDOBA | ORIHUELA MOTOS CORDOBA | Avda. Antonio Maura, 1 | 957-234008 |
| CUENCA | MOTOS DIONISIO, S.L. | Paseo San Antonio, 8 | 969-212012 |
| EL VENDRELL (Tarragona) | ESTEVE | C/Teixidors s/n - Pol.Ind.La Cometa | 977-661312 |
| FIGUERES (Girona) | TECNIMOTO | Tapis, 83-85 | 972-510218 |
| GIRONA | MOTOS CASADEMONT | Figuerola, 39 | 972-205315 |
| GRANADA | CIAL. NAVARRO HNOS. | Camino de Ronda, 103 | 958-208142 |
| GRANOLLERS | MOTOS GRANOLLERS | Ctra. Montmeló, 102. Circuit de Catalunya | 93-5689075 |
| GUADALAJARA | DOMARCO | Virgen del Amparo, 34 | 949-224239 |
| HOSPITALET LLOBREGAT (Barcelona) | DRUG MOTO | Enric Prat de la Riva, 171 | 93-3373112 |
| HUELVA | CASTRO-JARANA-HUELVA | Avda. Alemania, 56 | 959-245100 |
| HUESCA | AQUILUÉ ENA JOSE MARIA | Avda. de los Danzantes, 6-8 | 974-223947 |
| IGUALADA (Barcelona) | ANOIA MOTOS | Avda. Caresmar, 54 baixos | 93-8053938 |
| JAEN | MOTOCICLETAS ORIHUELA | Avda. Madrid, 44-46 | 953-252864 |
| JEREZ DE LA FRONTERA (Cádiz) | EL MOTORISTA | Avda. de Europa, 58 / Apdo. .700 | 956-358510 |
| LA CORUÑA | MOTOR 7 | Ronda de Outeiro, 10 / Apdo. 1011 | 981-174039 |
| LEIOA (Vizcaya) | MOTOCICLETAS MENDIVIL | Autonomia, 15 | 94-4630721 |
| LEON | MOTO DEPORTE LEON | Duque de Rivas, 20 | 987-235473 |
| LEON | MOTOS SEVILLA | De la Facultad, 61 | 987-202458 |
| LOGROÑO | SCRATCH MOTOS | Fundición, 12 | 941-234081 |
| LUGO | MOTOS MONTOUTO | Alexandre Bóveda, 24 | 982-245875 |
| MADRID | MOTOS BASI | Puerto Monasterio, 10 | 91-4774497 |

| POBLACIÓN | DISTRIBUIDORES OFICIALES | DIRECCIÓN | TELEFONO |
|---|---|---|---|
| MADRID | MOTOS BASI | Avda. Ciudad de Barcelona, 204 | 91-5020769 |
| MADRID | MOTOS BASI | López de Hoyos, 163 | 91-5195221 |
| MADRID | MOTOS BASI | Picos de Europa, 50 | 91-4376511 |
| MADRID | MOTOS BASI | Martín Machio, 48 | 91-4132709 |
| MEJORADA DEL CAMPO (Madrid) | MOTOS BASI | Ebro, 26 | 91-4990581 |
| MALAGA | EUROMOTOR ANDALUCIA, S.A. | Avda. Ortega y Gasset, 258 | 95-2337400 |
| MALAGA | LOPERA | Paseo de los tilos, 80 | 95-2346116 / 95-2240934 |
| MANRESA (Barcelona) | BRUC MOTOR´S | Llum, 20 | 93-8750797 |
| MARTORELL (Barcelona) | PELNA MOTO | Pere Puig, 109 | 93-7753636 |
| MATARÓ (Barcelona) | MOTOS JAB | Ronda Sant Oleguer, 110-112 | 93-7961326 |
| MOLINS DE REI (Barcelona) | MOTOS CORREDOR | Avda. Barcelona, 85 | 93-6682683 |
| MONDOÑEDO (Lugo) | MOTOS CHAO | Avda. de Buenos Aires, s/n | 982-521951 |
| MURCIA | MOTOR RUBIO BARCELÓ, S.L. | Caravaca, 4 | 968-216458 |
| ORENSE | TALLERES NOVOA | Avda. de Santiago, 56 | 988-211497 |
| PALENCIA | MOTOS TATO, S.L. | Avda. Casado del Alisal, 47 | 979-712468 |
| PAMPLONA | REMOBI | Bernardino Tirapu, 29 | 948-128157 |
| PIERA (Barcelona) | MOTOS ISART | Avda. de la Carretera, 23 | 93-7760035 |
| PINEDA DE MAR (Barcelona) | CICLOS ORTEGA | Anselm Clavé, 2 | 93-7670679 |
| PREMIÀ DE MAR (Barcelona) | MOTOS RUBIO | Sant Antoni, 22-24 | 93-7523617 |
| REUS (Tarragona) | MOTOBIKE, S.L.U. | Avda. President Macià, 6 | 977-753137 |
| ROQUETES (Tarragona) | FABREGUES MOTORSPORTS, S.L. | Polígono “La Ravaleta”, parc. 1 | 977-501172 |
| RUBI (Barcelona) | MOTOS CISCAR | Ctra. de Terrassa, 70-72 | 93-6994847 |
| SABADELL (Barcelona) | XTREM MOTO | Paco Mutllo, 141 | 93-7166794 |
| SALAMANCA | DAKAR BIKES | Paseo de Canalejas, 123 | 923-210730 |
| SAN SEBASTIAN (Guipúzcoa) | COMERCIAL VELOMOTO | Nueva, 1 / Apdo. 3055 | 943-287819 |
| SANT ADRIÀ DE BESÒS | MOTOS SAN ADRIAN | C/ Santa Caterina, 26-28 | 93-3817183 |
| SANTA COLOMA DE GRAMANET (Barcelona) | MOTOS JARAMA | Avda. Banús Baja, 10-14 | 93-3850818 |
| SANTANDER | MOTOS TITIN | Cisneros, 87 | 942-376458 |
| SEGOVIA | MOTO RUCAR | Governador Fernández Jiménez, 22 | 921-412201 |
| SEVILLA | COMERCIAL DOMLEZ | Torneo, 80 | 95-4903776 / 95-4905576 |
| SORIA | MOTOS MIGUEL | Postas, 28 | 975-214688 |
| TALAVERA DE LA REINA (Toledo) | BERMUDEZ E HIJOS | Joaquina Santander, 5 | 925-802686 |
| TARRAGONA | MOTOS TARRAGONA | Avda. Estanislao Figueres, 35 | 977-216244 |
| TARREGA (Lleida) | SPRINT MOTOS | Bombers, 1 | 973-312911 |
| TERRASSA (Barcelona) | MOTOS BARÓ | Manyer i Flaquer, 20 | 93-7854312 |
| TOLEDO | MOTO SPORT | Carrera, 19 | 925-280310 |

| POBLACIÓN | DISTRIBUIDORES OFICIALES | DIRECCIÓN | TELEFONO |
|---|---|---|---|
| VALENCIA | IBEM AUTOMOCION | Filipinas, 21-23 | 96-3414999 |
| VALLADOLID | MOTO AUTO SPORT | Paseo Juan Carlos I, 48 bj | 983-295142 |
| VALLADOLID | RIEJU MOTOR VALLADOLID | P.I. San Cristóbal, c/Plata, 7 | 983-308417 |
| VALLS (Tarragona) | MOTOS JAUMEJOAN | Passeig de L'Estació, 36 baixos | 977-601323 |
| VERA DE BIDASOA (Navarra) | MOTO TRAIL (HNOS OSES) | Barrio Aguerra, local 8 | 948-630807 |
| VIC (Barcelona) | MOTOS AUSIÓ | P.I. Mas Beulo, c/Ripoll, s/n | 93-8866295 |
| VIGO (Pontevedra) | ANCA | Seara, 62 / Apdo. 5013 | 986-232601 |
| VILAFRANCA DEL PENEDÉS (Barcelona) | SIVILL VENTURA | Sant Pere, 32-36 | 93-8900594 |
| VILANOVA I LA GELTRÚ (Barcelona) | TALLERES PUJANTE | Rambla Ventosa, 29 | 93-8154186 |
| VILLAVICIOSA (Asturias) | RENDUELES MOTOS | Pedro Pidal Arroyo, 9 | 98-5891105 |
| VITORIA (Álava) | MOTOS BUJO | Arana, 28 bajos | 945-254564 |
| ZAMORA | SUZUCA MOTOS | Campo de Marte, 13 | 980-513696 |
| ZARAGOZA | SOROA MOTOS | Avila, 9 | 976-350563 |
| **ISLAS BALEARES** | | | |
| EIVISSA | RONSANA | Avda. Ignacio Wallis, 44 / Apdo. 863 | 971-315219 |
| MAO (Menorca) | MOTOS JERONIMO | Camí de Ses Vinyes, 68-70 | 971-365122 |
| MANACOR | JAUME MASCARO, BARTOLOME | Avda. Baix D'es Cos, 74 | 971-550248 |
| **ISLAS CANARIAS** | | | |
| LA LAGUNA (Tenerife) | DAGARA | Calvo Sotelo, 73 / Apdo. 280 | 922-250008 |
| LAS PALMAS (Gran Canaria) | MOTO- SERVICIO OSCAR BOLAÑOS | Aguadulce, 36 | 928-246111 |
| **ANDORRA** | | | |
| ESCALDES- ENGORDANY | TOYOTA MOTORS | Avda. Fiter i Rossell, 4 | 00376824413 |
| **GIBRALTAR** | | | |
| NEW HARBOURS (Gibraltar) | ALTIMORE TRADING CO. | 41, Harbours Deck | 0035046877 |

# MANUEL DE PROPRIÉTAIRE

# MARATHON 125
# MARATHON PRO 125

## ENDURO / SMOTARD

français





RIEJU S.A. vous remercie de la confiance que vous lui temoignez et vous félicite de votre bon choix.

Une longue expérience dans le terrain de la compétition a permis à RIEJU de déveloper un véhicule de hautes prestations. Le résultat: les noveaux modèles Marathon 125.

Ce Livret du Propriétaire a pour but de vous informer sur l'usage et l'entretien du véhicule.
Nous vous prions de lire attentivement les instructions et l'information que nous vous détaillons ci-après.

Nous vous rappelons que la durée de vie du véhicule dépend de son usage et de l'entretien qu'il reçoit, et que son entretien dans de parfaites conditions de fonctionnement réduit le coût des réparations.

Ce manuel doit être considéré comme partie intégrante de la motocyclette et il doit être conservé dans l'équipement de base, même s'il y a un changement de propriétaire.

En cas d'incident, consultez le concessionnaire RIEJU, qui vous conseillera à tout moment.

N'oubliez pas que pour un fonctionnement correct de votre motocyclette, vous devez exiger des **pièces de rechange d'origine.**

# INDICE

# DESCRIPTION DE LA MOTOCYCLETTE

Cette motocyclette est équipé d’un moteur monocylindre à quatre temps à refroidissement liquide, et admission par clapets. La cylindrée de son moteur est de 124 centimètres cubes, avec un diamètre d’alésage de 52 et une course de 58,6 mm.

L’allumage s’effectue grâce à un volant électronique et une bobine de Haute Tension de 120 W et 12 Volts.

L’embrayage est à multidisques en bain d’huile avec ressorts de pression constante.

Le moteur est ancré sur un châssis perimétrique de une haute résistance, équipé de roulements coniques.

Les modèles Marathon125 PRO sont équipés d’une fourche hydraulique de 40 mm. de diamètre.

Les versions PRO, sont équipés d’une fourche inversée hydraulique de 40 mm. La suspension arrière est un amortisseur équipé du système progressif de biellettes «Progresive Racing System», qui apporte un fonctionnement très souple, et ont en plus, un amortisseur à gaz séparé avec régulateur de la pré-charge du ressort.

Sur la version Marathon 125, la suspension avant se compose d'une fourche hydraulique de ø 37 mm, avec un amortisseur arrière hydraulique ancré au bras oscillant.

Le disque avant est de 300 mm. et l’arrière est de 200 mm. avec pince radiale à double piston.
Sur les modèles Marathon 125, le frein à disque avant est de ø 260 mm. et l’arrière de ø 180 mm.

# IDENTIFICATION DE LA MOTOCYCLETTE

Le numéro d'identification de votre motocyclette est gravé sur le châssis.

Le número qui est gravé sur la partie droite du tube de direction, vous sera utile à tout effet (Certificat de caractéristiques, assurances, etc...), et devrat être cité en cas de suggestion ou de réclamation, ainsi pour toutes demandes de pièces de rechanges.



# PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA MOTOCYCLETTE

## CLÉS

Avec ce modèle vous est livré un jeu de clés, servant à la serrure de contact. Ces clés sont attachées par une languette, sur laquelle est gravé le número de série des clés. Il est recommandé de le garder dans un endroit sûr, pour pouvoir disposer du número de la clé en cas de perte, ou de vol.

## INSTRUMENTS ET INDICATEURS

**1-. Interrupteur principal ou clé de contact**

L'interrupteur principal à clé de contact, dispose de trois positions: position déconnecté, position de contact pour le démarrage du moteur et une troisième position de connexion du système d'éclairage de la machine.

**2-. Indicateur de vitesse**

Le compteur kilométrique est incorporé à l'indicateur de vitesse.

**4-. Indicateur de point mort**

Cet indicateur s'allume lorsque le levier de changement de vitesse se trouve dans une position neutral, c'est-à-dire, en point mort.

## 5-. Témoin de température

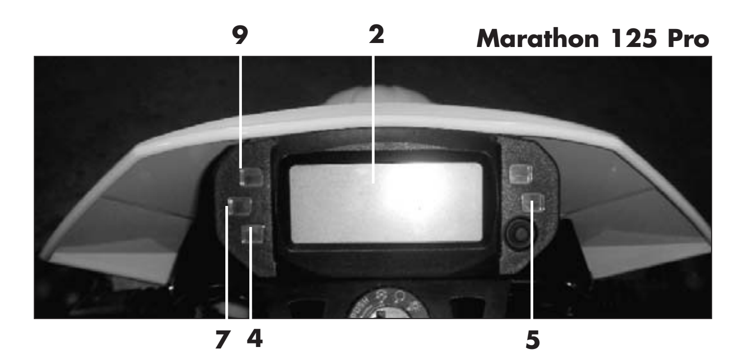
Cet indicateur est très important étant donné qu'il peut indiquer une augmetation excessive de la température, qui peut être provoquée par un refroidissement insuffisant, ou par un niveau trop bas du liquide de refroidissement dans le radiateur.

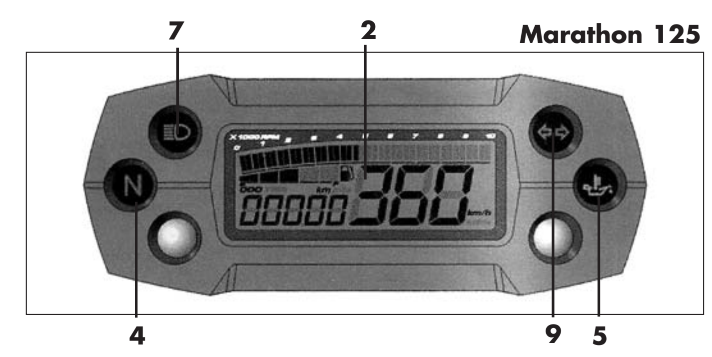
## 7-.Témoin de feux de route

Cet indicateur s'allume lorsque les feux de route sont allumés.

## 9-.Témoin de clignotant

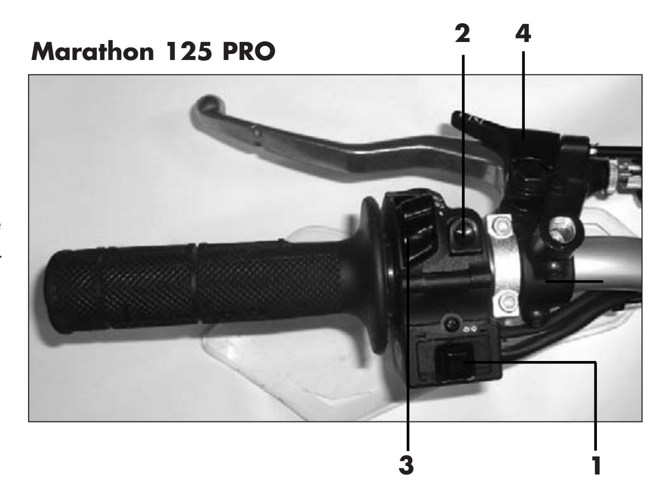
Cet indicateur s'allume lorsqu'on met en marche les clignotants de direction.



# COMMUTATEURS DU GUIDON

Marathon 125 PRO




## 1-.Commutateur de clignotants

Il dispose de trois positions: Dans la position centrale il est désactivé; actionnez-le à droite lorsque vous tournez vers la droite et à gauche lorsque vous tournez à gauche.

Remarquez que le bouton revient toujours à la position centrale.

## 2-.Commutateur de klaxon

Accionner le bouton pour klaxonner.

## 3-.Commutateur de feux

Il dispose de deux positions:

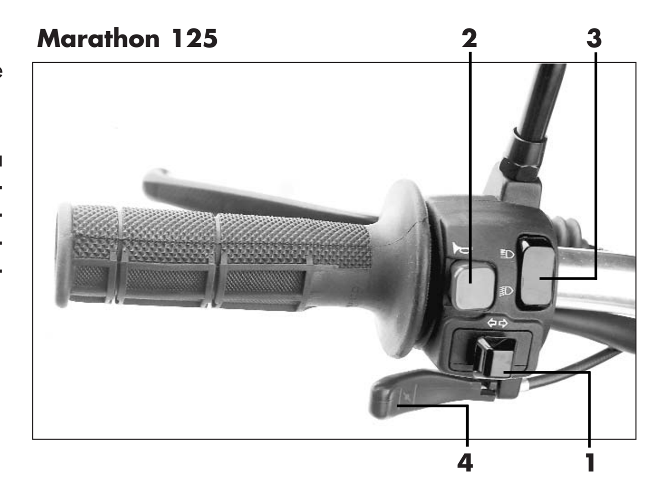
La position inférieure correspond aux feux de position et la position supérieure aux feux de route. Pour allumer le système de feux, la clé de contact doit être sur la position d'éclairage.

## 4-.Commande du starter

Quand le moteur est à froid il est nécessaire d'actionner le starter pour démarrer.

**ATTENTION: Une fois que le moteur est à sa température normale de fonctionnement, il faut remettre le dispositif du starter à sa position de repos, sinon il pourrait provoquer un mauvais fonctionnement du moteur.**

**Marathon 125**



## LEVIER D'EMBRAYAGE

Le levier d'embrayage est situé sur la partie gauche du guidon. Pour l'actionner, appuyez sur le levier vers le guidon.

## LEVIER DE FREIN AVANT

Le levier du frein avant est situé sur la partie droite du guidon. Pour actionner le frein, appuyez sur le levier vers le guidon.

## PÉDALE DE FREIN ARRIÈRE

La pédale de frein arrière est située sur la partie droite de la motocyclette. Pour l'actionner, faites pression avec le pied vers le bas.

## SELECTEUR DE CHANGEMENT DE VITESSE

Le selecteur de changement de vitesse est située sous la partie gauche du moteur. Il est actionné avec le pied. Pour mettre la première vous devez appuyer vers le bas. Pour passer les autres vitesses, levez le selecteur de changement de vitesse avec le pied.

# RÉSERVOIR D’ESSENCE

Pour accéder au réservoir d’essence, ouvrir le bouchon du réservoir, en le faisant tourner dans le sens contraire des aiguilles d’une montre.

N’oubliez pas d’utiliser toujours de l’essence sans huile.

La capacité du réservoir d’essence est de 6,3 litres.



## ROBINET D'ESSENCE

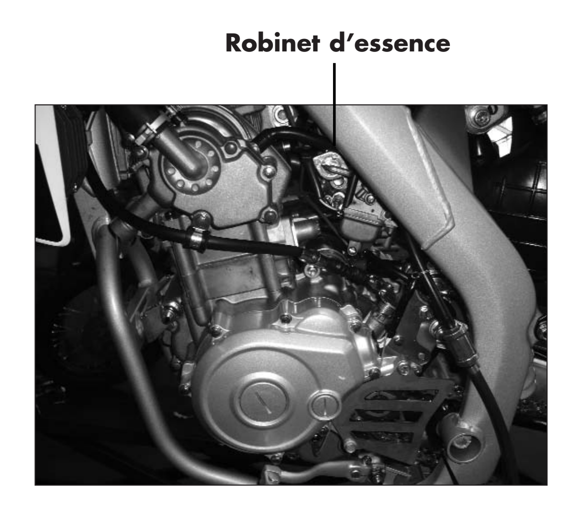
Le robinet d'essence est situé dans la partie gauche du véhicule, au-dessous du réservoir d'essence.

Il dispose de trois positions:

OFF: Avec la manette dans cette position, l'essence ne passera pas. Placez la manette dans cette position lorsque le moteur ne fonctionne pas.

ON: Avec la manette dans cette position, l'essence arrive au carburateur. La conduction normale se réalise avec la manette dans cette position.

RES: Cette position est celle de la RÉSERVE. Si vous restez sans essence lorsque vous conduisez avec la manette positionnée sur ON, tournez la manette sur la position RES. Remplissez le réservoir d'essence au plus vite, et après, n'oubliez pas de remettre la manette sur la position ON.



# RÉVISIONS AVANT LE FONCTIONNEMENT

Vérifier les points suivants avant l'usage de la motocyclette.

| **Elément a vérifier** | **Vérifications** |
| --- | --- |
| Feux et indicateurs | Vérifier s'ils fonctionnent correctement |
| Frein avant et arrière | Vérifier jeu et fonctionnement |
| Poignée accélérateur | Vérifier jeu, régler et lubrifier si nécessaire |
| Réservoir d'essence | Vérifier niveau et remplir si nécessaire |
| Pneumatiques | Vérifier la pression et l'état |
| Clignotants | Vérifier s'ils fonctionnent correctement |
| Embrayage | Vérifier jeu et fonctionnement |
| Chaîne de transmission | Vérifier la tension et l'état |

Les vérifications doivent être faites avant l'usage du véhicule et chaque fois qu'il va être utilisé.
Une vérification complète se fait en quelques minutes.
Si pendant les vérifications vous trouvez une anomalie, celle-ci doit être réparée avant d'utiliser la motocyclette.

# VÉRIFICATIONS HABITUELLES

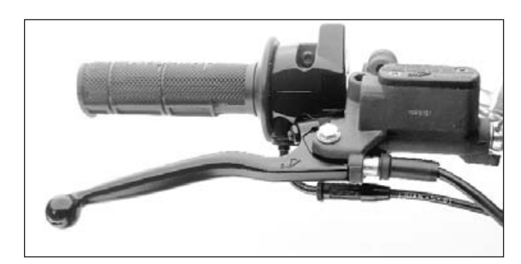
## FREIN AVANT

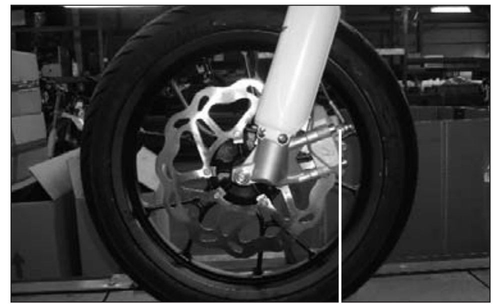
Le freinage s'effectue au moyen d'un frein à disque actionné avec un étrier et un maitre cylindre hydraulique. Sur le disque de frein il ne doit pas y avoir d'huile ni de saletés pour assurer un fonctionnement parfait. Si vous êtes obligés de vider et remplir le liquide de freins, vous devrez procéder de la façon suivante:

Envelez le bouchon du maitre cylindre, versez du liquide jusqu'à ce qu'il soit presque plein.

Ensuite, desserrez la vis de durite, en mettant un tube transparent dans cette vis.

Il est important d'introduire l'extrémité de ce tube dans un récipient afin de ne pas verser de liquide. Une fois que vous aurez mis le liquide dans le maitre cylindre (la vis de durite est desserrée), appuyez lentement sur la manette jusqu'à ce que le liquide descende et veillez à ce que du liquide sans bulles d'air sorte par le tube (que vous avez mis). C'est le moment de serrer la vis de durite et de remplir le réservoir (de liquide) jusqu'à la moitié. Fermez le bouchon et actionner la manette du frein jusqu'à ce que vous sentiez que le véhicule freine parfaitement.





**Vis de durite**

## FREIN ARRIÈRE

Contrôler périodiquement que le niveau de liquide ne descende jamais en-dessous de la marque inférieure du vase situé sur le maitre cylindre et au-dessous du carter latéral arrière droit. Pour remplir utiliser exclusivement du liquide hydraulique pour freins.

Lorsque vous faites la course à vide procéder à la purge de l'installation chez votre concessionnaire.

**Réservoir liquide frein arrière**



## BOMBE ET PLAQUETTES DE FREIN

Assurez-vous que le niveau de liquide de frein est correct; s'il ne l'est pas, ajoutez du liquide. Si les plaquettes de freins de l'etrier hydraulique sont usées, changez-les.

L'épaisseur minimum des plaquettes de frein doit être de 2 mm.



**N'oubliez pas que toutes ces opérations doivent être effectuées par votre concessionaire RIEJU.**

## POIGNÉE DE L'ACCÉLÉRATEUR

Vérifier qu'il fonctionne correctement, en faisant tourner la poignée et en vérifiant si le jeu libre est correct.
La poignée doit revenir avec force à sa position initiale lorsque vous lâchez l'accélérateur.

## FEUX ET SIGNALISATION

Vérifiez les feux de position et de route, les clignotants, le pilote arrière, les indicateurs de réserve d'huile et d'essence, en vous assurant que tout fonctionne correctement.

## BOUTON START

Pour mettre le moteur en marche, presser sur le commutateur, après avoir vérifié que le levier de vitesse est au point mort.

**Marathon 125 Pro**



**Bouton start**

**Marathon 125**



**Bouton start**

## PNEUMATIQUES

La pression des pneumatiques influe directement sur la stabilité et le confort de la machine, sur la distance de freinage, et surtout sur la sécurité de l'utilisateur, c'est pourquoi il est important de vérifier la pression des pneumatiques.

Vérifier que la jante ne soit pas décentrée et que le pneu ne soit pas trop usé.

Ne pas surcharger le véhicule car, en plus de risquer de perdre l'équilibre, cela augmente l'usure des pneumatiques.

**ATTENTION: Quant la pression est trop important, les pneus n'amortissent pas, et transmettent directement les coups et les secousses au châssis et au guidon, affectant négativement la sécurité et le confort.**

| PRESSION | | |
|---|---|---|
| **Pneus** | Avant | Arrière |
| Enduro | 1,7 $Kg/Cm^2$ | 1,8 $Kg/Cm^2$ |
| Supermotard | 1,8 $Kg/Cm^2$ | 1,9 $Kg/Cm^2$ |

## FONCTIONNEMENT ET MISE EN MARCHE DU MOTEUR

Il est très important de bien connaître son véhicule, ainsi que son fonctionnement.

ATTENTION: Vous ne devez pas laisser le moteur allumé dans un habitacle fermé, car les gaz toxiques d'échappement peuvent provoquer de graves conséquences en cas d'inhalation.

### MISE EN MARCHE DU MOTEUR

Ouvrir le robinet d'essence.
Si le moteur est froid, actionnez le dispositif du starter.
Tournez la clé de contact selon le sens des aiguilles d'une montre, vérifiez que le moteur est au point mort, fermez complètement la poignée de l'accélérateur et actionnez le bouton de mise en marche.
N'oubliez pas que le moteur de démarrage électrique ne doit pas tourner pendant plus de cinq secondes par essai.
Quelques secondes après la mise en marche, arrêter le starter en désactivant le dispositif.
Ensuite appuyez sur la manette de l'embrayage et mettez la première vitesse, laissez aller progressivement la manette de l'embrayage et, en même temps, accélérez doucement.
Ne pas accélérer à fond ni faire tourner le moteur à haut régime tant que le moteur n'est pas suffisamment chaud.

**ATTENTION:**
**Avant de partir, il est important de toujours chauffer le moteur et ne jamais accélérer fort avec le moteur à froid. Ainsi vous assurez à votre moteur une plus grande longévité.**

## RODAGE

La période la plus importante de la vie de votre motocyclette est celle qui se trouve entre 0 et 500 kms. C'est pourquoi nous vous prions de lire attentivement les instructions suivantes.
Pendant les premiers 500 kms, vous ne devez pas surcharger la motocyclette car le moteur est neuf et les différentes parties du moteur s'usent et se polissent entre elles, jusqu'à un fonctionnement parfait.
Durant cette période, vous devez éviter l'usage prolongé du moteur à haut régime, ou dans des conditions qui peuvent provoquer un échauffement excessif du moteur.

## ACCELÉRATION

La vitesse peut être ajustée en ouvrant ou en fermant l'accélérateur. En tournant vers l'arrière vous augmentez la vitesse et en tournant vers l'avant, vous réduisez la vitesse.

## POUR FREINER

Fermez la poignée de gaz, actionnez les freins avant et arrière à la fois, en augmentant progressivement la pression.

**ATTENTION:**
**Si vous freinez brusquement vous pouvez dérraper.**

## ARRÊT

Fermez la poignée de gaz, actionnez les freins simultanément et lorsque le véhicule a réduit sa vitesse, appuyez à fond sur le levier de l'embrayage. Pour arrêter le moteur, arrêter le contact en enlevant la clé, ou appuyez sur le coupe circuit.
Une fois que le moteur est arrêté, fermez toujours le robinet d'essence.

## PÉDALE DE CHANGEMENT DE VITESSE

Elle est située sous la partie gauche du moteur, elle s'actionne avec le pied, qui l'accompagne tout le long de son parcours, et en la relâchant pour qu'elle puisse revenir à sa position de repos avant de charger à nouveau de vitesse. Pour passer la première vitesse, vous devez appuyez sur la pédale vers le bas; pour les autres vitesses, vous devez pousser la pédale vers le haut avec la pointe du pied.

## CARBURATEUR

C'est une des parties qui a une grande influence sur le rendement du moteur; c'est dans le carburateur que se réalise le mélange d'essence-air. C'est pourquoi, une mauvaise carburation signifie un mauvais rendement du moteur, qui peut endommager la partie thermique du même. Il est important de vérifier le réglage du carburateur chez un concessionnaire RIEJU.

## SUSPENSION AVANT

La suspension avant se compose d'une fourche hydraulique au design moderne et d'une technologie très avancée.

**Fourche avant Marathon 125 PRO**

Fourche inversée
Tubes de Ø 40 mm.
Capacité d'huile: 325 c.c. par barre
Type d'huile recommandée: SAE 10W

**Fourche avant Marathon 125**

Fourche inversée
Tubes de Ø 37 mm.
Capacité d'huile: 310 c.c. par barre
Type d'huile recommandée: SAE 10W

## SUSPENSION ARRIÈRE

**Marathon 125 PRO**: la suspension arrière est composée d'un mono amortisseur hydraulique à gaz avec bouteille séparée, et d'un régulateur de pré-charge du ressort au réglage manuel, ainsi que du système progressif de biellette PRS (Progresive Racing System).

**Marathon 125**: mono amortisseur hydraulique.





**L'écrou regulation**

## SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Dans la partie frontale droite de la motocyclette se trouve, derrière la grille de protection, le radiateur de refroidissement.

Il faut prendre soin de vérifier qu'il soit complètement plein, pour s'assurer que le liquide réfrigérant réalise tout le circuit.

Pour vérifier le niveau de liquide, levez le bouchon du radiateur et en remettre si nécessaire.

**ATTENTION: Ne jamais ouvrir le bouchon du radiateur si le moteur est chaud, car le liquide bouillant peut sortir à cause de la pression (très dangereux!!). Il est recommandé d'utiliser un liquide antigel. Ainsi on éviterons la congélation de l'eau, ce qui serait très dangereux (grippages et cassures). Si vous ne disposez pas de liquide antigel, vous pouvez utiliser temporairement de l'eau distillée (l'eau courante peut endommager le radiateur).**



## CONTROLE DE LA BOUGIE

La bougie est un composant très important du moteur très facile à contrôler. Il faut enveler et vérifier périodiquement la bougie parce que l'échauffement et les dépôts la détériorent lentement. Si l'électrode est excessivement érodée où si la suie ou d'autres dépôts son excessifs, vous devez changer la bougie contre une du type et degré thermique recommandé:

***NGK R CR8E***

Avant de monter une bougie, mesurez l'espace entre les électrodes avec une cale et verifiez que l'ecartement soit bien compris entre 0,6 et 0,7 mm.

0,6 ≅ 0,7 mm.

Lorsque vous installez la bougie, nettoyez toujours la superficie de la rondelle, pour éviter que des restes et des saletés rentrent dans la chambre de combustion. Vissez la bougie à la main, en essayant de la visser doucement et finir de serrer entre $^{1}/_{8}$ et $^{1}/_{4}$ tour avec une clé appropriée.

## FILTRE À AIR

Le bon fonctionnement et la durée des pièces du moteur, bielle, piston, segments, roulements et même du cylindre, dépendent en bonne mesure du bon nettoyage et graissage du filtre à air.

Pour accéder au filtre à air, il faut démonter la selle, pour laisser libre l'accès de la boite à air.
Enlever le capot de la boite fixée d'une vis, et enlever le corps du filtre.






Pour procéder au nettoyage de la mousse filtrante, séparez-la du support plastique et nettoyez-la avec un dissolvant spécifique pour le nettoyage de mousses de filtre.
Lorsque le filtre est tout à fait sec, procédez au montage de la façon inverse (par rapport au démontage), en essayant de graisser le filtre avec une huile spéciale. Pour cela, versez quelques gouttes d'huile spécifique (en retirer si il y a un surplus), de façon à ce que l'huile reste totalement et uniformément répartie. Replacer le filtre de façon à ce qu'il s'emboîte parfaitement dans son habitacle (sinon de l'air non filtré pourrai entrer dans le moteur, ce qui aurait des conséquences fatales pour votre machine). Le filtre à air doit être nettoyé lors des périodes indiquées. Il doit être nettoyé d'autant plus fréquemment si le véhicule est utilisé dans des zones poussiéreuses ou humides.



# TENSION ET LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

Pour corriger la tension de la chaîne, agissez sur les excentriques de l'axe de la roue arrière, en essayant de travailler toujours sur le point de tension maximale. Tournez la roue arrière plusieurs fois et vérifiez la tension à différents endroits pour trouver le point de tension maximale, en serrant le tendeur vers le bas pour éviter qu'il agisse lorsque vous réalisez le contrôle.

Tolérance chaîne 35-45 mm.

**Tendeur regulation**



Essayez de ne pas tendre excessivement la chaîne car cela pourrait endommager le moteur et la transmission; maintenir la tension de la chaîne dans les limites spécifiées dans les schémas ci-joints.

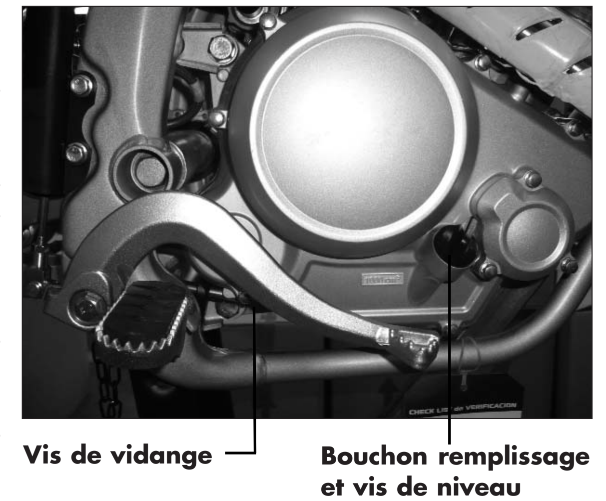
Un mauvais alignement de la chaîne et de la roue peuvent provoquer une sortie de la chaîne, ainsi que des problèmes de stabilité du véhicule.

Il est important de nettoyer et graisser périodiquement la chaîne. La chaîne est formée par de nombreuses pièces qui travaillent les unes avec les autres. Si la chaîne n’est pas maintenue correctement, elle s’usera rapidement; il est donc conseillé de graisser la chaîne périodiquement, avec une huile de graissage pour chaîne.

Avant de lubrifier la chaîne, il faut la nettoyer pour enlever les saletés et la boue, avec une brosse ou un chiffon. Après, appliquer du lubrifiant sur les carters latéras et sur tous les rouleaux centraux.

# LUBRICATION ET GRAISSAGE

La lubrification de la boite de vitesses et de l’embrayage devra être réalisé par barbotage dans l’huile qui se trouve à l’intérieur du carter. Changement de vitesse et embrayage sont lubrifiés sous l’action d’une même huile (huile recommandé: SAE 10W 30 / SAE 20W 50), avec une capacité de 1000 c.c.
La vidange du carter s’effectue moyennent la vis de vidange située dans la partie inférieure droite du moteur. Il est recommandé de réaliser le changement d’huile lorsque le moteur est encore chaud, ainsi le carter restera plus propre et l’huile sortira plus facilement car elle est plus fluide. En enlevant la vis de vidange, on attendra que le carter se vide complètement.




Une fois vide placer la nouvelle vis dans son logement et procéder au remplissage en retirant le bouchon de remplissage, et en y versant la quantité de 1000c.c.

# NETTOYAGE ET STOCKAGE

NETTOGAYE. Un nettoyage fréquent et complet du véhicule, en plus d'améliorer son aspect, améliorera aussi son rendement et prolongera, en même temps, la vie utile de ses composants.

Dans des zones proches de la mer ou en zone de haute montagne ou l'on utilise le sel sur les routes, on recommande un nettoyage complet du véhicule après son utilisation, afin d'éviter la corrosion par les effets du sel. Il est important de réaliser un nettoyage correct dans les endroits ou le sel s'accumule.

1. Avant de nettoyer:
   a) Bouchez l'entrée du pot d'échappement pour empêcher l'eau d'entrer à l'intérieur.
   b) Assurez-vous que la bougie et les différents bouchons sont bien installés.
2. Si le moteur est très sale, graisseux, appliquez un dégraissant. Ne pas appliquer de dégraissants sur les axes de la roue ni sur la chaîne, ce qui enlèverait la couche protectrice.
3. Enlever le dégraissant et la saleté, en utilisant un tuyau d'arrosage mais uniquement avec la pression indispensable.

**ATTENTION: Rieju n'est pas responsable de l'utilisation d'éléments dégraissants qui tachent ou détériorent des éléments du véhicule.**
**Rieju n'est pas responsable des dommages ou imperfections dûes à l'utilisation d'eau sous pression pour le nettoyage du véhicule.**

4. Lorsque la saleté a été enlevée, nettoyez toutes les superficies avec de l'eau tiède et du savon détergent doux. Vous pouvez accéder aux zones dificiles avec une brosse.
5. Rincez immédiatement avec de l'eau froide et séchez toutes les superficies.
6. Nettoyez la selle avec un produit pour nettoyer les tapisseries en vinyl, pour conserver son brillant et sa texture.
7. Une fois terminé le nettoyage, mettre le moteur en marche et laissez-le fonctionner au ralenti pendant quelques minutes. De cette façon, vous finirez de sécher complètement toutes les pièces et, en même temps, vous enlèverez l'humidité des différentes connexions.

STOCKAGE. Le stockage de la machine pendant une longue période de temps, exige certains soins. Lorsque vous aurez nettoyé le véhicule préparez-le pour le stocker de la façon suivante:

1. Vidanger le réservoir d'essence, durites et la cuve du carburateur.
2. Lubrifier tous les cables des commandes.
3. Enlevez la bougie et versez par le trou de la culasse une cuillere d'huile SAE 10W 30 et remettez la bougie.
4. Couvrir avec un sac plastique la sortie du pot d'échappement pour éviter l'entrée d'humidité.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

| Modèle | ENDURO / SUPER MOTARD |
|---|---|
| **Dimensions:** | |
| Longueur | 2070 mm. / 2070 mm. |
| Largeur | 800 mm. / 800 mm. |
| Hauteur | 1165 mm. / 1145 mm. |
| Hauteur de selle | 890 mm. / 870 mm. |
| Empattement | 1405 mm. / 1380 mm. |
| Distance au sol | 310 mm. / 288 mm. |
| **Poids:** | 121 Kg. |
| **Moteur:** | |
| Type | 4 temps |
| Boîte de vitesses | 6 vitesses |
| Marque | YAMAHA |
| Modèle | WR (EU 3) liquid cooled |
| Cylindre | 1 |
| Cylindrée | 124 c.c. |
| Alésage x Course | 52 x 58,6 mm |
| Démarreur | Kick / Électrique à bouton |
| Système de graissage | Par pompe |
| Type d'huile | 4 temps SAE 10W-30 / SAE 20W-50 |

| | |
|---|---|
| **Huile de transmission:**<br>Type<br>Quantité | <br>SAE 10W-30 / SAE 20W-50<br>1000 c.c. |
| **Filtre à air** | Mousse tipe humide |
| **Essence:**<br>Type<br>Capacité réservoir | <br>Sans plomb 95<br>6,3 L |
| **Carburateur** | KEIHIN 39S |
| **Bougie:**<br>Type<br>Distance mini entre les électrodes | <br>NGK CR 8 E<br>0,6 - 0,7 mm |
| **Type embrayage** | Multidisques en bain d'huile |
| | |
| **Transmission secondaire**<br>Pignon sortie moteur<br>Couronne arrière<br>Rapport de transmission<br>Chaîne | <br>Z = 14<br>Z = 56<br>1 : 4<br>428 x 136 pas |

| VITESSES | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Vitesse | Arbre primaire | Arbre secondaire | Rapport de vitesse | |
| 1ª | Z = 12 | Z = 34 | 1 : 2,83 | |
| 2ª | Z = 16 | Z = 30 | 1 : 1,87 | |
| 3ª | Z = 22 | Z = 30 | 1 : 1,36 | |
| 4ª | Z = 21 | Z = 24 | 1 : 1,14 | |
| 5ª | Z = 23 | Z = 22 | 1 : 0,95 | |
| 6ª | Z = 25 | Z = 21 | 1 : 0,84 | |

| | |
|---|---|
| **Suspension Marathon 125 Pro** | |
| Avant | Fourche hydraulique inversée Ø 40 mm.<br>SAE 10W, 325 cc par tube. |
| Arrière | Amortisseur à gaz. |
| **Suspension Marathon 125** | |
| Avant | Fourche hydraulique inversée Ø 37 mm.<br>SAE 10W, 310 cc par tube. |
| Arrière | Mono amortisseur hydraulique. |

| | |
|---|---|
| **Freins: Marathon 125 Pro**<br>Avant<br>Arrière<br>**Freins: Marathon 125**<br>Avant<br>Arrière | <br>De disque genre Wave 300 mm ∅ (pétale)<br>De disque genre Wave 200 mm ∅ (pétale)<br><br>De disque 260 mm ∅<br>De disque 180 mm ∅ |
| **Pneumatiques: ENDURO**<br>Avant<br>Arrière<br>**SUPERMOTARD**<br>Avant<br>Arrière | <br>80/90 - 21, avec chambre à air, 1'7 $kg/cm^2$<br>110/80 - 18, avec chambre à air, 1'8 $kg/cm^2$<br><br>100/80 - 17, avec chambre à air, 1'8 $kg/cm^2$<br>130/70 - 17, avec chambre à air, 1'9 $kg/cm^2$ |
| **Equipement electrique:**<br>Allumage | <br>Electronique12 v 120 w |

| | |
|---|---|
| **Eclairage:** | |
| Feu | 12 v 35/35 w |
| Feu arrière | 12 v 21/5 w |
| Tableau | 12 v 1,2 w |
| Clignotants | 12 v 10 w |
| Eclairage tableau de bord | 12 v 1,2 w |



## OWNER'S MANUAL

# MARATHON 125
# MARATHON PRO 125
## ENDURO / SMOTARD




english



RIEJU S.A.  is grateful for the confidence you have put in their company and would like to congratulate you on your choice of mortorbike.

The Marathon 125 c.c. are the resulted of the long-term experience that RIEJU has had in competitions, which has led to the development of a high performance vehicle.

The objective of this owner's manual is to denote the use and maintenance of your vehicle, we ask you to read the instructions and information that follow carefully.

We wish to remind you that the life of the vehicle depends on how it is maintained. Maintaining the vehicle in perfect working condition reduces the cost of repair.

This manual has to be considered as an integrate component of the mortorbike and must remain part of the basic equipment, and handed over in the event of a change of vehicle ownership.

In the event of any problems, please consult the RIEJU dealer who will assist you.

Please remember that for your mortorbike to perform correctly, you should always **fit original spare parts.**

# INDEX

# MORTORBIKE DESCRIPTION

This mortorbike has a 124 cc single cylinder; liquid cooled four stroke motor. With a piston diameter of 52 mm and it has a 58,6 mm bore.

The motor has an electronic Ignition system, CDI and a high-tension coil. The Generator provides 120 Watts and 12 volts via a regulator to supply power for the bike electrics.

Engine power is delivered to final drive chain via a Multiple metal clutch with constant pressure springs, submerged in an oil bath.

The engine is anchored to a highly resistant perimeter type chassis, with tapered steering bearings.

The front suspension in the Marathon 125 PRO consists of a hydraulic fork with bars which have a diameter of 40 mm. The rear suspension with variable transmission consists of a shock absorber anchored to a progressive articulated rod system (Progressive Racing System - PRS) which provides great operational smoothness with variable transmission also incorporate a gas shock absorber with spring preload adjustment.

In the versión Maratón 125 cc. complete fork consist hydraulic fork with ø 37 mm., with hydraulic rear shockabsorber the tilt.

The front disc brake is made of stainless steel and has a diameter of 300 mm and 200 mm with radial calipers. At models Marathon 125 cc. The front disc brake is 260 mm. and rear is ø 180 mm.

# IDENTIFICATION OF THE MORTORBIKE

On the chassis you will find your mortorbike's identification number engraved .

The number is stamped on the right hand side of the front frame (Steering head.) is unique to every machine. This number is required to register your vehicle, this chassis or Vin number should be quoted when requesting warranty assistance or genuine Rieju spare parts.



# PRINCIPAL ELEMENTS OF THE MORTORBIKE

## KEYS

With this model, you will be given a set of keys, which are used for the Ignition switch/Steering lock. These keys are joined together by a small plastic panel, where the key number is engraved. We recommend that this number is kept in a safe place in case the keys are lost.

## INSTRUMENT AND INDICATORS

**1-.MainIgnitionswitch**

The Ignition switch has three positions: the Ignition off position, the start or Ignition on position and a third position which switches on the front and rear lights of the bike.

**2-. Speedometer (Kmh and Mph)**

The speedometer has the odometer fitted, which is calibrated in kilometres

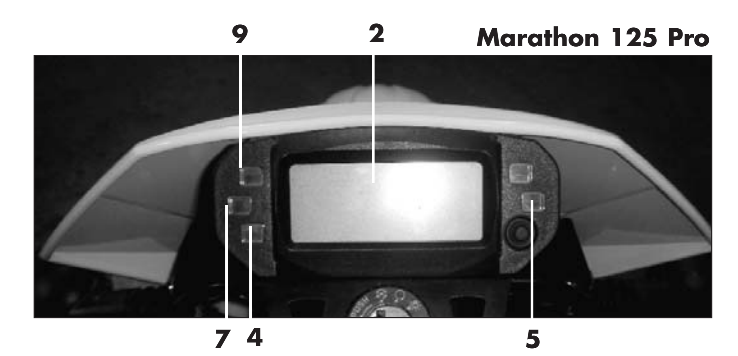
**4-. Out of gear (Neutral) indicator (Green.)**

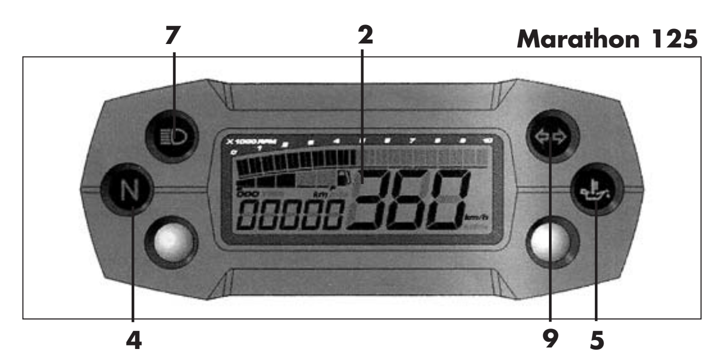
This light comes on when the gear change lever is in the neutral (N) position, that is to say, out of gear.

**5-. Temperature warning lamp (Red.)**
This light is very important as it can tell us if there is an excessive increase in engine running temperature due to an engine fault or a low level of cooling liquid in the radiator.

**7-. Headlight Main beam warning light (Blue)**
This indicator comes on when the headlights are on main beam.

**9-. Direction indicator warning lamp (Green)**
This indicator comes on when we activate the direction indicators.



## HANDLE BAR SWITCHES
## (Left hand side.)

### 1-. Indicator Switch

This has 3 positions: in the centre position it is deactivated, to indicate right it must be moved to the right and to indicate left it must be moved to the left. Note that the button always returns to the central position, to switch off the direction indicators push button.

**Marathon 125 PRO**

2 4

3 1

### 2-. Horn button (Red)

Press the button to activate the horn.

### 3-. Main and dip beam light switch

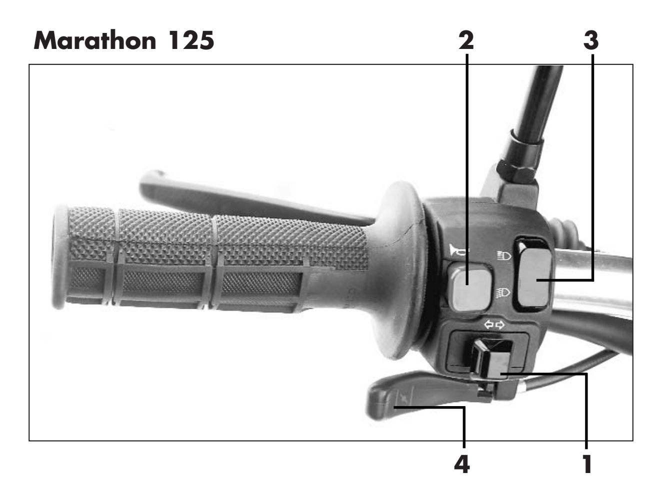
This switch has two positions: when it's down the dip beam is on and in the upper position the main beam is illuminated. The lights run directly from the engine, to switch the lights on the Ignition key has to be turned towards the lighting position.

**4-. Cold start (CHOKE)**

When the motor is cold, the choke lever should be placed in the On position.

**CAUTION: Once the motor has reached it's normal working temperature, return the choke lever go back to it's original position, otherwise it could cause the motor to misfire.**

**Marathon 125**



## CLUTCH LEVER

The clutch lever is situated on the left-hand side of the handlebar. To activate it, pull the lever towards the grip or handlebar.

## FRONT BRAKE LEVER

The front brake lever is situated on the right-hand side of the handlebar. To activate the front brake, pull the lever towards the handlebar.

## REAR BRAKE PEDAL

The rear brake pedal is on the right-hand side of the mortorbike. To activate it, press downwards with the foot.

## GEAR BOX PEDAL

This is situated underneath the left part of the motor, it is activated with the foot taking it all the way and then letting it go back to its' original position before changing gear again. To put the mortorbike into first gear, the pedal has to be pressed downwards. To change the other gears, lift the lever upwards with the toe.

## PETROL TANK

To get to the tank, open it using the stopper of the tank, turning it anti-clockwise.

Remember that petrol without oil must always be used.

The capacity of the tank is 6.3 litres.



## PETROL TAP

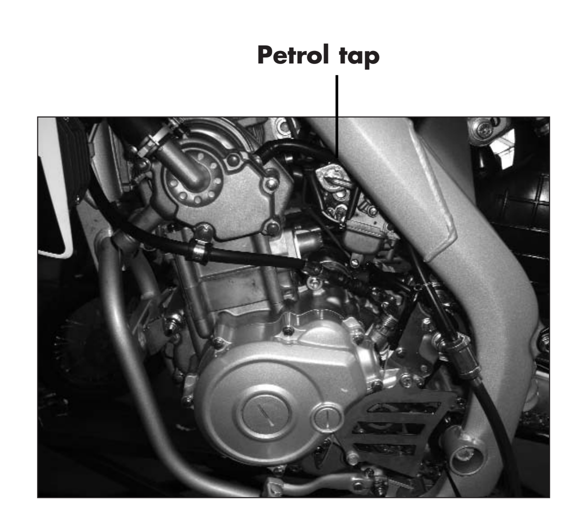
The petrol tap is situated on the left-hand side of the vehicle, under the fuel tank.

It has three positions:

OFF: with the lever in this position, the fuel will not go through. Put the lever in this position when the motor is not running when parked and garaged.

ON: with the lever in this position, the fuel goes to the carburettor. Normal driving is done with the lever in this position.

RES: this position is RESERVE. If you run out of fuel while you are driving with the lever in the "ON" position, turn the lever to this position. Fill the tank as soon as possible, then it is important to remember to turn the lever back to "ON".



# CHECKS BEFORE USING MORTORBIKE.

Check the following points before using your mortorbike:

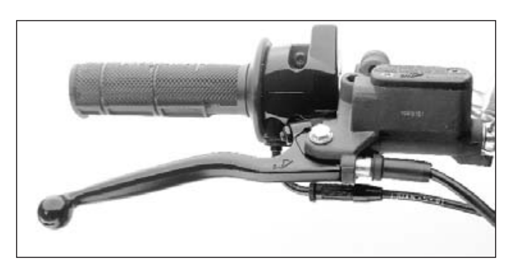
| Items to be checked | Check-up |
| --- | --- |
| Lights and indicators | Check if they work correctly |
| Front and rear brakes | Check the brake pads for wear and test brakes |
| Accelerator grip | Check the set, regulate and lubricate if necessary |
| Petrol tank | Check level and fill if necessary |
| Tyres | Check the tyre pressure and wear |
| Indicators (Instrument panel.) | Check if they work correctly |
| Clutch | Check adjustment and smooth operation |
| Transmission chain | Check tension and condition of chain and sprockets plus lubricate. |

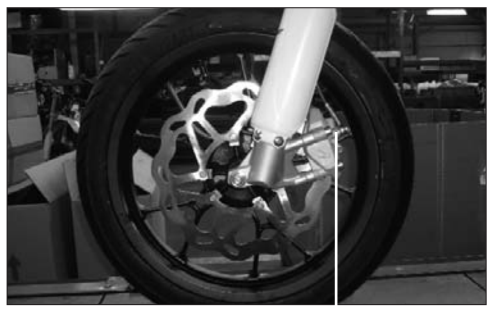
Each time the vehicle is used, it should be checked as above.
A complete check does not take more than a few minutes.
If during these checks any abnormality is established, it should be repaired before using the mortorbike.

# ROUTINE TESTING

## FRONT BRAKE

Pulling in the front brake lever operates the front brake by pumping brake fluid from the master cylinder to the front brake calliper. The brake pads are pushed by the calliper pistons against the front disc. Slowing the bike down.
The braking surface of the disc should be free of oil and dirt to ensure maximum braking efficiency. If for any reason the master cylinder is empty of brake fluid after checking for pad wear it should be topped up as necessary. If there is air in the system the brakes will need to be bled.
Loosen the bleed nipple on the front calliper, putting a petrol tube onto the nipple. This tube should be put in a recipient so as not to spill brake fluid. Undo the brake nipple on the calliper 1 or 2 turns only and gently operate the front brake lever so that the brake fluid goes down, until it comes out through the tube without any air bubbles. At this point, hold the brake lever in and close the bleed nipple. Top up the master cylinder reservoir as necessary with DOT 4 brake fluid. Replace the top and check brake efficiency.





**Bleed nipple**

## REAR BRAKE

Periodically check the brake fluid level in the reservoir situated on top of the rear brake master cylinder and under the rear right hand panel, to top up, use Dot 4 brake fluid.

If the reservoir is empty please go to your local Rieju dealer.

## BRAKE FLUID LEVEL AND BRAKE PAD WEAR

Check that the level of brake fluid is correct, if not, Check for brake pad wear. If the pad material is less than 2mm thick, the pads should be replaced. If the pads are not worn out, top up the brake reservoir with brake fluid.

(WARNING Brake fluid is corrosive and will damage paintwork, if spilt wash off with water immediately)

**Liquid deposit back brake**





**Always remember that the above must be carried out by a RIEJU official service.**

## THROTTLE TWIST GRIP

Ensure it works correctly, by turning the grip and verifying if the free play is correct. The grip should return to closed position when released.

## LIGHTS, INDICATORS AND WARNING LAMPS

Check operation of all lights, and direction indicators plus the oil warning lamp and petrol reserve panel lights. Replace bulbs as necessary.

## START SWITCH

This switch is used to start the engine, after verifying that the gear-change pedal is in the neutral position.

**Marathon 125 Pro**



**Start switch**

**Marathon 125**



**Start switch**

## TYRES

The tyre pressure directly effect the road holding ride comfort and braking distance, the, therefore check the tyre pressures regularly for your own safety.

Make sure that the rim is central and not damaged, as well as the wear on the tyres.

Do not overload the vehicle as this will effect stability, and increases tyre wear.

**CAUTION: when the pressure is very high, the tyres can no longer absorb any shocks, transmitting any road surface defects directly to the chassis, handlebar and rider.**

| **PRESSURES** | | |
|---|---|---|
| **Tyre** | Front | Rear |
| Enduro | 1,7 $Kg/Cm^2$ | 1,8 $Kg/Cm^2$ |
| Supermotard | 1,8 $Kg/Cm^2$ | 1,9 $Kg/Cm^2$ |

## MORTORBIKE OPERATION

It is very important to know how to operate your vehicle correctly.

NOTE: remember that you must not leave the motor running in an enclosed area, as the toxic gas from the exhaust could cause serious health problems.

STARTING AND RIDING.
Open the petrol tap.
If the motor is cold, fully open the choke lever.
Turn the ignition key one position clockwise and check the engine is in neutral, with the throttle closed press the starting button to turn the engine over.

TO RIDE AWAY
Pull in the clutch lever and put the mortorbike in first gear (Down one click), slowly release the clutch lever while at the same time accelerating slowly once moving allow the clutch lever to go its rest position (OUT) and ride away.
Do not accelerate too much until the motor is warm enough.

**CAUTION: Before riding the motor should be warm, never accelerate or ride hard when the motor is cold. This will prevent pre-mature damage to your engine.**

## RUNNING IN

The most important period of your mortorbike's life is between 0 and 500 kilometres and because of this we ask you to read the following instructions carefully. In the first 500 kilometres, the mortorbike must not be overworked as the motor is new and the different parts of the motor have to wear in, until it works perfectly. During this period, avoid prolonged use of the mortorbike at high revolutions or in conditions that could cause overheating.

## ACCELERATION

Riding speed and acceleration is controlled by opening or closing the throttle. Operating the twist grip toward you increases the speed and away from decreases the engine revolutions.

## TO BRAKE (SLOWING DOWN)

Close the throttle; activate the front and rear brakes simultaneously, increasing the pressure progressively.

**NOTE: Sudden braking can cause skidding**

## STOPPING

Close the throttle and activate both brakes simultaneously and when the vehicle has reduced speed, Pull in the clutch lever all the way. To stop the motor, switch off the ignition and remove key.

Once the motor has stopped always close the petrol tap.

## GEAR BOX PEDAL

The Gear lever is located near the left hand engine case  of the motor and is activated with the foot taking it all the way down or up, letting it come back to its' original position before changing gear again. To put the mortorbike into first gear, the pedal has to be pushed downwards, to put in the 2,3,4,5,6 gears lift the lever up as far as it will go with the toe. Gear changing should be done carefully to ensure the gear you want is selected before releasing the clutch.

## CARBURETTOR

The carburettor provides the correct petrol air mixture to the engine. It the settings are tampered with poor performance and/or overheating may occur. If you have any problems please refer to your Rieju dealer.

## FRONT SUSPENSION

The front suspension consists of a hydraulic fork which has been crafted to the highest standards of technology and design.

**Front Fork Marathon 125 PRO**

Upside down fork
Ø 40 mm. fork tubes
Oil capacity: 325 c.c. per leg
Type oil recommended: SAE 10W

**Front Fork Marathon 125 PRO**

Upside down fork
Ø 37 mm. fork tubes
Oil capacity: 310 c.c. per leg
Type oil recommended: SAE 10W

## REAR SUSPENSION

**Marathon 125 PRO**: The rear suspension consists of a gas-assisted hydraulic mono-shock absorber with separate gas reservoir and spring preload adjustment via the nut located under the shock absorber spring by means of the PRS progressive articulated rod system.

**Marathon 125**: Hydraulic rear shockabsorber.





**Threaded brass rings**

# COOLING SYSTEM

The radiator is mounted on the front right-hand side of the mortorbike behind a protective grill; The radiators propose is to maintain a constant engine temperature by cooling the hot water which is pumped around the engine.

To check the level of coolant, carefully undo the radiator cap off and top up if necessary.

**NOTE: never open the top of the radiator when the motor is hot, because the boiling liquid could escape under the pressure, which is dangerous.**
**It is strongly recommended that you use a closed circuit anti-freeze liquid. In this way we can avoid the water freezing causing damage to the water pump and water pipe ruptures. Do not top up with tap water as the calcium content could damage the radiator.**



## SPARK PLUG CHECK

The spark plug is an important part of the motor and it is easy to check. Take the spark plug out and check it periodically, the high combustion temperatures and carbon deposits may effect the efficiency of the engine. If the electrode is too eroded or carbon deposits are excessive, change the spark plug.

***The correct plug is a NGK R CR8E***

Before fitting a new spark plug, check the gap between electrodes. This gap must be between 0,6-0,7mm.

0,6 ≅ 0,7 mm.

When installing the spark plug, always clean the area, around the plug hole to prevent any dirt etc. from entering the combustion chamber. Screw the spark plug in by hand, trying to make sure that it is not cross threaded finally tighten it $^1/_8$ or $^1/_4$ a turn with the plug spanner.

## AIR FILTER

To ensure that the engine runs correctly, the air filter must be kept clean and oiled.

In order to access the air filter, disassemble the mortorbike seat, allowing free access to the filter box. Remove the cover, which is attached to the box by a screw, and remove the filter housing.






After removal, check to see if the foam filter is blocked, in which case wash in paraffin, apply some air filter foam oil then squeeze the filter material between your hands to remove surplus oil. Do not wring out the filter element, as this will damage the foam.
When refitting the air filter sure that the foam fits the box correctly so that no air can enter the engine without being filtered. It must be cleaned more frequently if the mortorbike is used in humid or dusty places.



# TRANSMISSION CHAIN ADJUSTING AND LUBRICATION

To correct the chain tension, loosen the rear axel bolts and turn the adjustment plates of the rear wheel axle clockwise to tighten the chain and anti-clockwise to loosen the chain. Turn the rear wheel several times and check the tension in various areas to find the point at which the chain is at its tightest point.
To check the chain adjustment the chain tensioner must be pulled away from the chain. The chain should have 35 – 45 mm of movement.

Chain tolerance 35-45 mm.



Try not to over tighten the chain, as it will stretch and wear the sprockets much quicker and may damage the gearbox.

If the wheel and chain are badly aligned, this can cause the chain to come off, and severely affect the bikes handling.

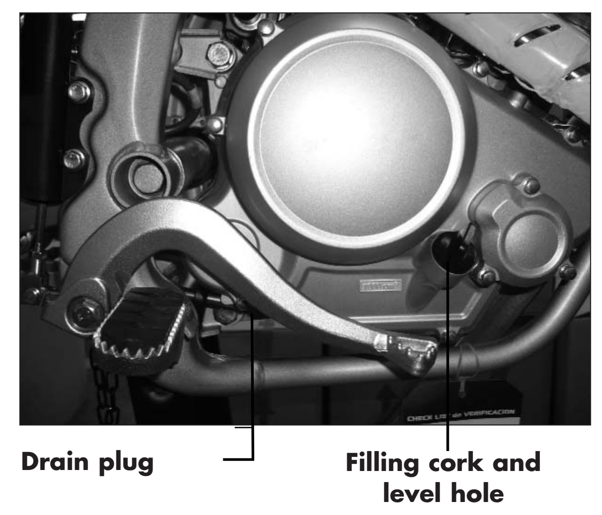
Periodically, it is necessary to clean and grease the chain. The chain is made up of many pieces which all work together. If the chain is not maintained properly, it will wear very quickly, therefore, it is advisable to grease the chain periodically with the correct chain lubricant.
Before lubrication, it is necessary to clean the chain to remove the dirt and the mud with a brush or a cloth and then apply the chain lube to all the chain links and sprockets.

# GEARBOX OIL CHANGE.

The gearbox and the clutch are lubricated by the action of the same gearbox oil. The recommended oil is SAE 10W 30 / SAE 20W 50, with a total gearbox capacity of 1000 c.c.

A drainage bolt situated in the bottom right-hand side of the motor empties the gearbox. It is recommended that you change the oil when the motor is still warm, as the oil will flow easier. Remove the drain plug and wait for the gearbox to empty completely.

Once it's empty, replace the drain plug. Remove level plug (See picture.) Fill the gearbox through the black plastic filler cap on the top of the gearbox), until the oil just starts to run out of the level hole.
Put the screw in its place one time is empty, take out the cap and fill with 1000 c.c. of oil.



# CLEANING, LUBRICATION AND STORAGE

CLEANING. Frequent and thorough cleaning of your vehicle is an important part of maintenance and will reduce the risk of corrosion and help the resale value if the vehicle looks good.

Near to areas in the sea or high mountain where salt is used on the road, we recommend a cleaning or the vehicle after use to prevent corrossion by the effects of salt. It is important to make a good clean at those points where the salt cumul.

I. Before cleaning:
   a) Cover the end of the exhaust to stop water getting inside.
   b) Make sure that the spark plug and filler caps are fitted correctly.

2. If the motor is very dirty or greasy, use a degreasing agent (Refer to note above.) Do not apply this to the wheel axles or the chain, because that would remove any protective layer of lubricant.

3. Using a hose pipe remove the degreasing agent and dirt, but only with the pressure that is necessary. (DO NOT USE A PRESSURE WASHER.)

**NOTE: Rieju is not responsible for the use of degreasing agents that may stain or mark the body work or chassis.**
**Rieju is not responsible for the possible damage and wear and tear due to using a pressure hose to clean the vehicle.**

4. Once the dirt has been removed, wash all the surfaces with warm water and soft detergent. To get to the difficult areas, use a bottle-washing brush or something similar.
5. Immediately rinse with cold water and dry all the surfaces.
6. Clean the seat with a combination vinyl upholstery cleaner to keep it lustre and flexible.
7. To finish off, start the motor and let it run slowly for a few minutes. This way we can dry the bike out completely

STORAGE.

Storage of the mortorbike for a long period of time demands certain care to prevent deterioration. Once it is clean and lubricated, prepare to store the mortorbike in the following manner:

1. Drain the petrol tank, petrol pipes and the carburettor bowl.
2. Take the spark plug out and put a spoonful of SAE 10W30 oil through the plug hole and replace the spark plug.
3. Cover the exhaust with a plastic bag to stop the humidity getting in.
4. Completely cover a bike with a sheet to keep of dust.

## TECHNICAL SPECIFICATIONS AND CHARACTERISTICS

| Model | ENDURO / SUPER MOTARD |
|---|---|
| **Dimensions:** | |
| Total length | 2070 mm. / 2070 mm. |
| Total width | 800 mm. / 800 mm. |
| Total height | 1165 mm. / 1145 mm. |
| Total seat height | 890 mm. / 870 mm. |
| Distance between axles | 1405 mm. / 1380 mm. |
| Minimum distance to the floor | 310 mm. / 288 mm. |
| **Basic weight:** | 121 Kg. |
| **Engine:** | |
| Type | 4 stroke water cooled |
| Number of gears | 6 gears |
| Make | YAMAHA |
| Model | WR (EU 3) liquid cooled |
| Cylinders | 1 inclined forwards |
| Engine capacity | 124 c.c. |
| Piston size, bore | 52 x 58,6 mm |
| Starter system | Kick start / Starting button |
| Lubrication system | Pump |
| Oil type | 4 stroke SAE 10W-30 / SAE 20W-50 |

| | |
|---|---|
| **Huile de transmission:**<br>Type<br>Quantity | <br>SAE 10W-30 / SAE 20W-50<br>1000 c.c. |
| **Air filter** | Humid rubber foam |
| **Petrol:**<br>Type<br>Tank capacity | <br>Unleaded petrol 95<br>6,3 L |
| **Carburettor** | KEIHIN 39S |
| **Bougie:**<br>Type<br>Electrodes separation | <br>NGK CR 8 E<br>0,6 - 0,7 mm |
| **Clutch type** | Multidiscs in oil bath |
| | |
| **Secondary transmission**<br>Front sprocket<br>Rear sprocket<br>Transmission relation<br>Chain | <br>Z = 14<br>Z = 56<br>1 : 4<br>428 x 136 pas |

| SPEED CHANGE | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Speed | Primary tree | Secondary tree | Gear change ratio | |
| 1ª | Z = 12 | Z = 34 | 1 : 2,83 | |
| 2ª | Z = 16 | Z = 30 | 1 : 1,87 | |
| 3ª | Z = 22 | Z = 30 | 1 : 1,36 | |
| 4ª | Z = 21 | Z = 24 | 1 : 1,14 | |
| 5ª | Z = 23 | Z = 22 | 1 : 0,95 | |
| 6ª | Z = 25 | Z = 21 | 1 : 0,84 | |

| | |
|---|---|
| **Suspension Marathon 125 Pro** | |
| Front | Upside down forks Ø 40 mm.<br>OIL FORK SAE 10W, 325 cc each leg. |
| Rear | Gas shock absorber with a bottle and manual adjustment for pre load spring. |
| **Suspension Marathon 125** | |
| Front | Upside down forks Ø 37 mm.<br>OIL FORK SAE 10W, 310 cc each leg. |
| Rear | Hydraulic monoshock. |

| | |
|---|---|
| **Brakes: Marathon 125 Pro**<br>Front<br>Rear<br>**Brakes: Marathon 125**<br>Front<br>Rear | <br>Type disc Wave 300 mm ∅<br>Type disc Wave 200 mm ∅<br><br>∅ 260 mm disc<br>∅ 200 mm disc |
| **Tyres: ENDURO**<br>Front<br>Rear<br>**SUPER MOTARD**<br>Front<br>Rear | <br>80/90 - 21, with inner tube, 1'7 kg/cm$^2$<br>110/80 - 18, with inner tube, 1'8 kg/cm$^2$<br><br>100/80 - 17, with inner tube, 1'8 kg/cm$^2$<br>130/70 - 17, with inner tube, 1'9 kg/cm$^2$ |
| **Electric equipement:**<br>Ignition | <br>Electronic 12 v 120 w |

| | |
|---|---|
| **Voltage and bulb output:** | |
| Light | 12 v 35/35 w |
| Rear pilot light | 12 v 21/5 w |
| Instrument cluster | 12 v 1,2 w |
| Indicators | 12 v 10 w |
| Odometer lighting | 12 v 1,2 w |



italiano

# MANUALE DELL'UTENTE

# MARATHON 125
# MARATHON PRO 125
## ENDURO / SMOTARD





RIEJU S.A. vi ringrazia di avere riposto la vostra fiducia nella nostra azienda e si congratula per la buona scelta fatta.

I modelli Marathon 125 c.c. sono il risultato della lunga esperienza di RIEJU nella competizione e nello sviluppo di veicoli di alte prestazioni.

Questo Manuale dell'Utente ha l'obiettivo di indicare l'uso e la manutenzione del vostro veicolo, vi preghiamo di leggere attentamente le istruzioni e l'informazione che vi forniamo di seguito.

Vi ricordiamo che la vita del veicolo dipende dall'uso e dalla manutenzione fatta, mantenendolo in perfette condizioni di funzionamento si riduce il costo delle riparazioni.

Questo manuale è da considerarsi parte integrante della motocicletta e deve fare parte dell'attrezzatura di base, persino in caso di cambio di proprietà.

Per qualsiasi eventualità, consultare il concessionario RIEJU che sarà sempre disponibile.

Ricordate che per un corretto funzionamento della vostra motocicletta, dovrete **esigere sempre ricambi originali.**

# INDICE

# DESCRIZIONE DELLA MOTOCICLETTA

Questo motocicletta incorpora un motore monocilindrico a quattro tempi con refrigerazione liquida e ammissione a lamelle. La cilindrata è di 124 centimetri cubici, con un alesaggio da 52 mm. e una corsa da 58,6 mm.

L'accensione è elettronica con bobina A.C. da 120 W e 12 Volt.

Frizione a dischi multipli di acciaio e con molle a pressione costante, in bagno di olio.

Il motore è ancorato ad un telaio di tipo perimetrale di grande resistenza, con cuscinetti di direzione di tipo conico.

La sospensione anteriore nei modelli Marathon 125 PRO è composta da una forcella invertita idraulica con barre da 40 mm. La sospensione posteriore è composta da un ammortizzatore ancorato ad un sistema progressivo di bielle (Progresive Racing System), è compreso un ammortizzatore a gas con regolazione della precarica delle molle.

Nella versione Marathon 125 la sospensione anteriore è composta da una forcella idraulica di ø 37 mm, con un ammortizzatore posteriore idraulico ancorato al forcellone.

Nei modelli Marathon 125 il freno a disco anteriore è di ø 260 mm. ed il posteriore di  ø 180 mm.
Il freno del disco anteriore è di 300 mm. e il posteriore di 200 mm con una pinza radiale a doppio pistoncino.

# IDENTIFICAZIONE DELLA MOTOCICLETTA

Sul telaio si trova inciso il numero di identificazione della vostra motocicletta.

Il numero che figura punzonato sulla parte destra della pipa dello sterzo, ci sarà utile a tutti gli effetti (Certificato delle caratteristiche tecniche, Assicurazione, Targa, ecc..), e dovrà essere citato per qualsiasi suggerimento o reclamo, nonché per la richiesta di pezzi di ricambio.



# ELEMENTI PRINCIPALI DELLA MOTOCICLETTA

## CHIAVI

Con questo modello si consegna un set di chiavi che servono per la serratura di contatto. Queste chiavi sono unite da una linguetta, sulla quale si trova inciso il loro numero di serie. Vi raccomandiamo di custodire in un luogo sicuro per avere a disposizione in qualsiasi momento il numero della chiave in caso di perdita.

## STRUMENTI ED INDICATORI

**1-. Interruttore principale o chiave di contatto**

L'interruttore principale o chiave di contatto ha tre posizioni: posizione scollegata, posizione di contatto per l'avvio del motore e una terza posizione di connessione del sistema di illuminazione del mezzo.

**2-. Tachimetro**

Nel tachimetro è incorporato il contachilometri.

**4-. Indicatore folle**

Questo indicatore si accende quando la leva del cambio si trova in una posizione neutra, cioè, in folle.

**5-. Indicatore della temperatura**

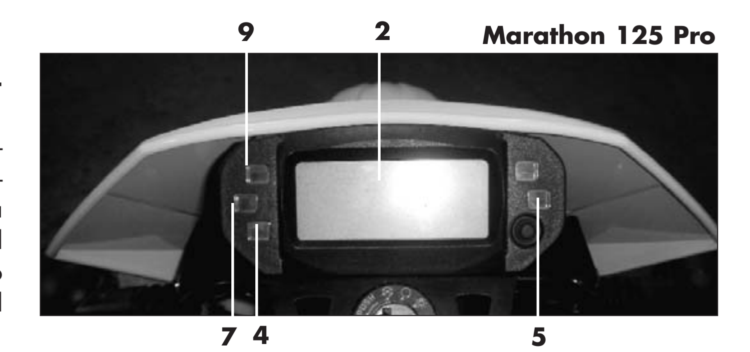
Questo indicatore è molto importante in quanto può indicarci un aumento eccessivo della temperatura, sia per poca refrigerazione e sia, al contrario, per un livello troppo basso di liquido refrigerante nel radiatore.

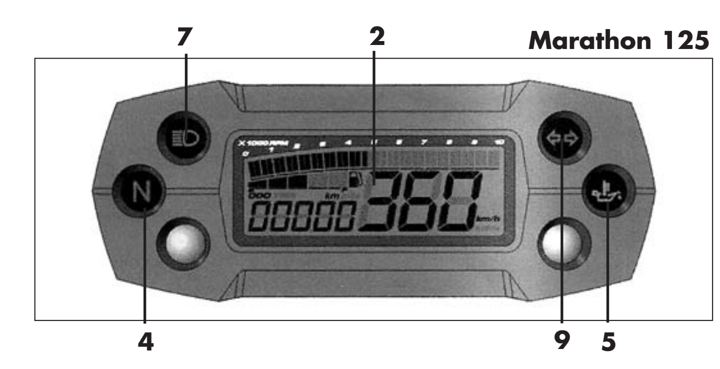
**7-. Indicatore di abbagliante**

Questa spia si accende quando gli abbaglianti sono accesi.

**9-. Indicatori delle frecce**

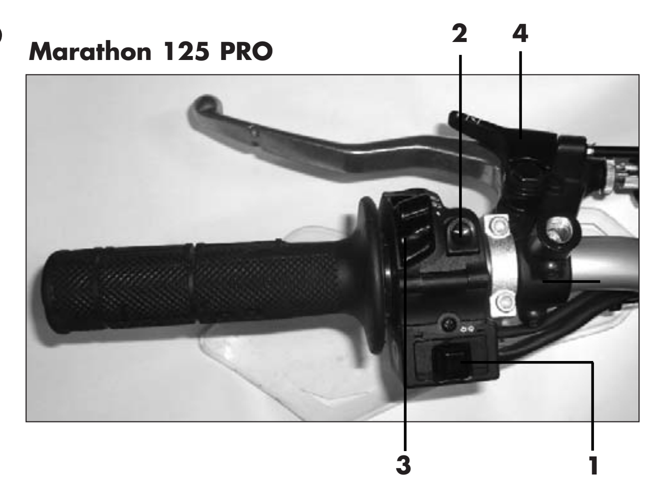
Questo indicatore si accende quando azioniamo le frecce di direzione.



## COMMUTATORI DEL MANUBRIO

**Marathon 125 PRO**




### 1-. Commutatore frecce

Possiede tre posizioni: nella posizione centrale è disattivato; azionare a destra quando si gira a destra e azionare a sinistra quando si gira a sinistra.
Notare che il tasto ritorna sempre alla posizione centrale. Non dimenticate di scollegarlo dopo aver realizzato il giro, lasciando il tasto in posizione centrale di riposo.

### 2-. Commutatore clacson

Azionare il  tasto per suonare il clacson.

### 3-. Commutatore luci

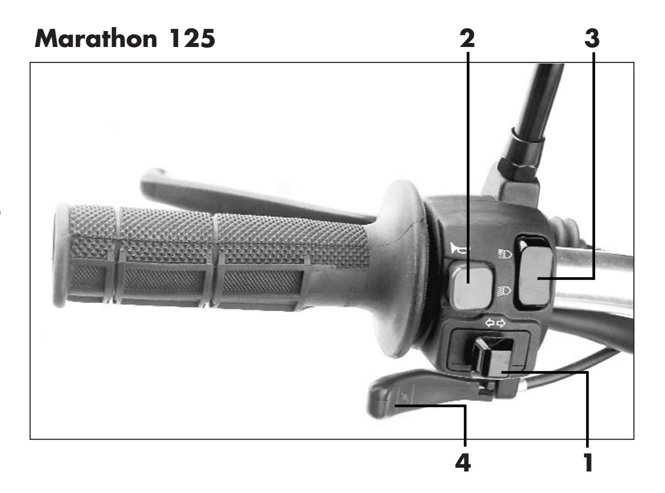
Possiede due posizioni: in quella inferiore il faro è in posizione anabbagliante e in quella superiore il faro è abbagliante. Per accendere il sistema dei fari si deve girare la chiave di contatto nella posizione dell'accensione dei fari.

## 4-. Comando dello starter

Quando il motore è freddo è necessario azionare lo starter per avviarlo.

**ATTENZIONE: Quando il motore avrà raggiunto la temperatura normale di funzionamento, rimettere la leva dello starter alla sua pozione di riposo in quanto potrebbe provocare un cattivo funzionamento del motore.**

**Marathon 125**



## MANOPOLA DELLA FRIZIONE

La leva della frizione è situata nella parte sinistra del manubrio. Per azionarla, stringere la manopola verso l'impugnatura o manubrio.

## LEVA DEL FRENO ANTERIORE

La leva di freno anteriore è sita nella parte destra del manubrio. Per azionare detto freno, stringere la leva verso il manubrio.

## PEDALE DEL FRENO POSTERIORE

Il pedale del freno posteriore è sulla parte destra della motocicletta. Per azionarlo premete con il piede verso il basso.

## PEDALE DEL CAMBIO

È sito sotto la parte sinistra del motore, si aziona con il piede accompagnandolo per tutto il suo percorso, lasciandolo tornare alla sua posizione di riposo prima di cambiare di nuovo la marcia. Per mettere la prima si spinge il pedale verso il basso. Per inserire le altre marce fare salire la leva verso l'alto con la punta del piede.

## SERBATOIO DELLA BENZINA

Per accedere al serbatoio della benzina, aprire il tappo facendolo girare in senso antiorario.

Ricordate che si deve usare sempre benzina senza olio.

La capacità del serbatoio del carburante è pari a 6,3 litri.



## RUBINETTO DELLA BENZINA

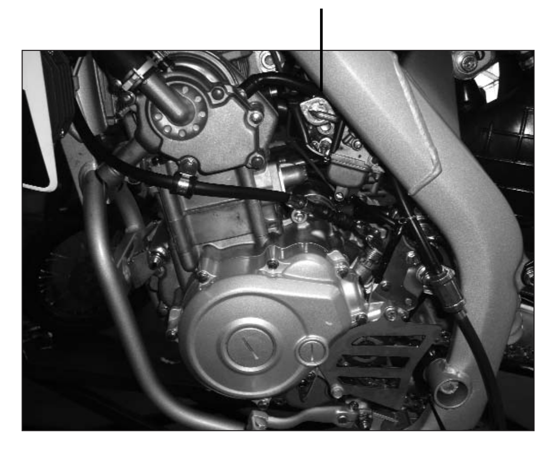
Il rubinetto della benzina è posto nella parte sinistra del veicolo, sotto al serbatoio del carburante.

Ha tre posizioni:

OFF: con la leva in questa posizione, il carburante non passerà. Mettete la leva in questa posizione quando il motore non sta funzionando.

ON: con la leva in questa posizione, il carburante passa al carburatore. La guida normale viene effettuata con la leva in questa posizione.

RES: questa posizione è quella di RISERVA. Se si rimane senza carburante mentre si guida tenendo la leva in posizione "ON", girate la leva in questa posizione. Fate rifornimento appena potete, poi, è importante non dimenticare di girare la leva su "ON".



# REVISIONI PRIMA DEL FUNZIONAMENTO

Verificare i seguenti punti prima dell'uso della motocicletta.

| **Elementi da verificare** | **Verifiche** |
|---|---|
| Fari ed indicatori | Verificare se funzionano correttamente |
| Freno anteriore e posteriore | Verificare gioco e funzionamento |
| Impugnatura acceleratore | Verificare gioco, regolare e lubrificare se necessario |
| Serbatoio benzina | Verificare livello e riempire in caso necessario |
| Pneumatici | Verificare la pressione, l'usura e lo stato |
| Frecce intermittenti | Verificare se funziona correttamente |
| Frizione | Verificare gioco e funzionamento |
| Catena di trasmissione | Verificare la tensione e lo stato |

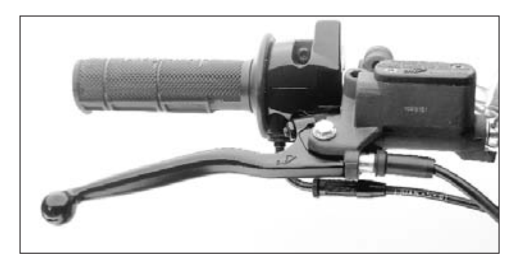
Le verifiche prima dell'uso, devono essere realizzate ogni volta che il veicolo è utilizzato.
Una verifica completa non richiede più di alcuni minuti.
Se durante le verifiche si riscontra qualche anomalia, deve essere riparata prima di utilizzare la motocicletta.

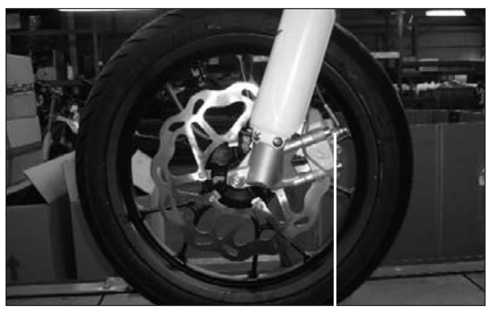
# VERIFICHE DI ROUTINE

## FRENO ANTERIORE

La frenata anteriore viene fatta attraverso il freno a disco azionato con una pinza e una pompa idraulica. La superficie di frenata deve essere priva di olio e sporcizia per assicurare un perfetto funzionamento. Se per qualsiasi causa siamo costretti a svuotare e riempire il liquido dei freni, agire nel seguente modo: Togliere il tappo della pompa, versare liquido fino a riempirlo quasi totalmente. Dopodiché allentare il dado di sfiato, collocando un tubo trasparente in detto foro.

È conveniente che questo tubo venga introdotto in un recipiente per non disperdere il liquido. Dopo che sarà stato messo il liquido nella pompa e sempre con il dado allentato, azionare lentamente la manopola fino a che liquido scende e dal tubetto posto esca liquido senza bollicine di aria. In questo momento chiudere il dado e versare il liquido fino alla metà del serbatoio. Chiudere il tappo e azionare fino a quando frenerà perfettamente.





**Dado di sfiato**

## FRENO POSTERIORE

Controllare periodicamente che il livello di olio non scenda mai sotto il segno inferiore del vaso situato sopra la pompa del freno e sotto la placca portanumeri laterale posteriore destra. Per rabboccare usare esclusivamente olio idraulico per freni.

Quando fa una corsa a vuoto provvedere allo spurgo dell'impianto presso uno dei nostri servizi.

**Servatoio líquido freno posteriore**





## POMPA E PASTIGLIE DEI FRENI

Assicuratevi che il livello di liquido del freno sia quello corretto, se così non fosse, aggiungere liquido. Se le pastiglie del freno della pinza idraulica sono usurate, sostituirle con pastiglie nuove.

Lo spessore minimo del ferodo delle pastiglie deve essere di 2 mm.

**Ricordate sempre che queste operazioni devono essere effettuate da un servizio ufficiale RIEJU.**

## IMPUGNATURA DELL'ACCELERATORE

Verificare se funziona correttamente, facendo girare l'impugnatura e verificando se il gioco libero è corretto.
L'impugnatura deve retrocedere con forza quando si lascia l'acceleratore.

## LUCI E SEGNALI

Controllare il faro anabbagliante ed abbagliante, le frecce, il fanalino posteriore e gli indicatori della riserva dell'olio e della benzina, assicurandovi che tutto funziona correttamente.

## PULSANTE DI AVVIAMENTO

Per avviare il motore, premere il commutatore, verificando previamente che la leva di cambio si trova in folle.

**Marathon 125 Pro**



**Pulsante di avviamento**

**Marathon 125**



**Pulsante di avviamento**

## PNEUMATICI

La pressione dei pneumatici influisce direttamente sulla stabilità e la comodità del veicolo, sullo spazio di frenata e soprattutto sulla sicurezza dell'utente, quindi, verificare la pressione dei pneumatici.

Verificare che il cerchione non sia scentrato e controllare l'usura del pneumatico.

Non sovraccaricare il veicolo in quanto oltre a perdere stabilità, aumenta l'usura dei pneumatici.

**ATTENZIONE: Quando la pressione è molto alta, i pneumatici smettono di ammortizzare, trasmettendo direttamente urti e scosse al telaio e al manubrio, agendo negativamente per la sicurezza e la comodità.**

| **PRESSIONI** | | |
|---|---|---|
| **Pneumatico** | Anteriore | Posteriore |
| Enduro | 1,7 Kg/Cm$^2$ | 1,8 Kg/Cm$^2$ |
| Supermotard | 1,8 Kg/Cm$^2$ | 1,9 Kg/Cm$^2$ |

# FUNZIONAMENTO ED AVVIAMENTO DEL MOTORE

È molto importante conoscere il vostro veicolo e il suo funzionamento a fondo.

ATTENZIONE: Ricordate che non dovete lasciare in moto il motore in un luogo chiuso, in quanto i gas tossici dello scappamento possono provocare gravi danni alla salute.

## MESSA IN MOTO DEL MOTORE

Aprire il rubinetto della benzina.
Se il motore è freddo aprire il dispositivo di starter.
Girare la chiave di contatto in senso orario, verificare che il motore sia in folle, chiudere completamente il gas ed azionare il tasto dell'avvio elettrico.
Dopo alcuni secondi dalla messa in moto, disattivare lo starter.
Dopodiché premere la leva della frizione ed inserire la prima marcia, rilasciare progressivamente la leva della frizione e al contempo accelerare un poco.
Non accelerare a fondo e non fare girare il motore a un numero elevato di giri fino a che il motore è sufficientemente caldo.

**ATTENZIONE:**
**Prima di partire dobbiamo riscaldare sempre il motore e non accelerare mai molto con il motore freddo. In questo modo assicureremo una maggior durata al motore.**

## RODAGGIO

Il periodo più importante della vita della motocicletta è quello che va dal chilometro 0 al chilometro 500. Per questa ragione vi preghiamo di leggere attentamente le seguenti istruzioni. Nei primi 500 km non sovraccaricare la motocicletta in quanto il motore è nuovo e le sue diverse parti si usurano e limano tra loro fino al funzionamento perfetto. In questo periodo si deve evitare un uso prolungato mantenendo il motore alto di giri o in condizioni che potrebbero dare luogo ad un riscaldamento eccessivo.

## ACCELERAZIONE

La velocità può essere regolata aprendo o chiudendo l'acceleratore. Girando all'indietro aumenta la velocità e girando in avanti diminuisce.

## PER FRENARE

Chiudere il gas, azionare i freni anteriore e posteriore al contempo aumentando la pressione progressivamente.

**ATTENZIONE:**
**Le frenate brusche possono provocare sgommate o rimbalzi**

## SPEGNIMENTO

Chiudere il gas, frenare con entrambi i freni e simultaneamente, quando il veicolo ha ridotto la velocità premere a fondo la leva della frizione. Per spegnere il motore togliete il contatto utilizzando la chiave. Quando il motore sarà fermo chiudere sempre il rubinetto della benzina.

## PEDALE DEL CAMBIO

È sito sotto la parte sinistra del motore, si aziona con il piede accompagnandolo per tutto il suo percorso, lasciandolo tornare alla sua posizione di riposo prima di cambiare di nuovo la marcia. Per mettere la prima si spinge il pedale verso il basso. Per inserire le altre marce fare salire la leva verso l'alto con la punta del piede.

## CARBURATORE

È una delle parti più influenti per la buona resa del motore, in quanto in esso si realizza la miscela di benzina-aria, per questo, una cattiva carburazione significa un cattivo rendimento del motore, al contempo può danneggiare la parte termica del motore è conveniente quindi controllare la sua regolazione presso un Officina Autorizzata RIEJU.

## SOSPENSIONE ANTERIORE

La sospensione anteriore è composta da una forcella idraulica dotata delle caratteristiche più avanzate di tecnologia e disegno.

**Forcella anteriore Marathon 125 PRO**

Forcella invertita
Steli da Ø 40 mm.
Capacità di olio: 325 c.c. per stelo
Tipo di olio raccomandato: CASTROL OIL FORK SAE 10W

**Forcella anteriore Marathon 125**

Forcella invertita
Steli da Ø 37 mm.
Capacità di olio: 310 c.c. per stelo
Tipo di olio raccomandato: CASTROL OIL FORK SAE 10W



## SOSPENSIONE POSTERIORE

**Marathon 125 PRO**: la sospensione posteriore è formata da un monoammortizzatore idraulico assistito a gas e con regolazione della precarica delle molle attraverso la vite situata sotto la molla dell'ammortizzatore, attraverso il sistema progressivo delle bielle PRS (Progressive Racing System).
**Marathon 125**: ammortizzatore posteriore idraulico.



**Bullone di regolazione**

# SISTEMA DI REFRIGERAZIONE

Nella parte frontale destra della motocicletta dietro alla graticola di protezione si trova il radiatore, con una grande capacità di raffreddamento.

L'unica precauzione da tenere presente è quella di verificare che sia sempre totalmente pieno, in questo modo ci assicureremo che il fluido refrigerante percorre tutto il circuito.

Per verificare il livello de liquido togliere il tappo del radiatore e rabboccare se ce n'è la necessità.

**ATTENZIONE: Non aprire mai il tappo del radiatore con il motore a caldo, poiché il liquido bollente può uscire a pressione ed essere pericoloso.**
**Si raccomanda di usare liquido anticongelante per circuito chiuso. In questo modo eviteremo il congelamento dell'acqua con il conseguente pericolo di grippaggio e rotture delle alette della pompa. Se non fosse possibile si consiglia di utilizzare temporaneamente acqua distillata, in quanto il calcare dell'acqua corrente potrà danneggiare il radiatore.**



# REVISIONE DELLA CANDELA

La candela è un importante componente del motore e risulta facile da controllare. Estraete e controllate periodicamente la candela perché il surriscaldamento e i depositi carboniosi la deteriorano lentamente. Se l'elettrodo è eccessivamente eroso o se i depositi carboniosi o di altro tipo sono eccessivi, cambiate la candela con una del tipo e grado termico raccomandato:

***NGK R CR8E***

Prima di montare qualsiasi candela, misurare la distanza tra gli elettrodi con uno spessimetro e regolare secondo le specifiche. La separazione tra gli elettrodi è di 0,6~0,7 mm.

0,6 ≅ 0,7 mm.

Quando si monta la candela pulire sempre la superficie della rondella, impedendo in questo modo che entrino resti dentro la camera di combustione. Avvitare la candela a mano, cercando di non forzarla e finire di stringere con la chiave adeguata tra 1/8 e 1/4 i giro circa.

FILTRO DELL'ARIA

Il buon funzionamento e la durata degli organi del motore, biella, pistone, segmenti, cuscinetti dell'albero a camme e persino il cilindro, dipendono in buona misura dal buono stato di pulizia ed ingrassaggio del filtro dell'aria.

Per accedere al filtro dell'aria smontare il sedile della moto lasciando libero accesso alla cassa del filtro. Togliere il tappo della cassa tenuto con una vite ed estrarre il corpo del filtro.






Per fare la pulizia della schiuma filtrante, separarla dal supporto di plastica e lavare con un dissolvente specifico per la pulizia di schiume per filtro.
Quando il filtro sarà totalmente asciutto rimontatelo seguendo i passi opposti a quelli dello smontaggio, cercando previamente di ingrassare il filtro con uno speciale ed apposito olio. Versare delle gocce di olio specifico, strizzando poi la quantità in eccesso di modo che l'olio venga totalmente distribuito. Rimontatelo poi collocandolo al suo posto cercando che sia esattamente dove era prima, se così non fosse potrà entrare aria non filtrata, con gravi conseguenze per il vostro veicolo. Il filtro dell'aria deve essere pulito nei periodi indicati e più frequentemente se il veicolo viene utilizzato in terreni polverosi o umidi.



# TENSIONE E LUBRIFICAZIONE CATENA TRASMISSIONE

Per correggere la tensione della catena, agire sull'asse ruota posteriore, cercando di lavorare sempre nel punto di massima tensione della catena. Girare la ruota posteriore per vari giri e verificare la tensione in vari punti per trovare il punto più teso, tirando il tensore verso il basso per evitare che agisca mentre si realizza il controllo.

Tolleranza catena 35-45 mm.



Cercare di non tendere troppo la catena in quanto si possono produrre danni al motore e alla trasmissione; mantenere la tensione della catena nei limiti specificati negli schemi in allegato.

Un scorretto allineamento tra catena e ruota può provocare che cada la catena, oltre a problemi di instabilità nel veicolo.

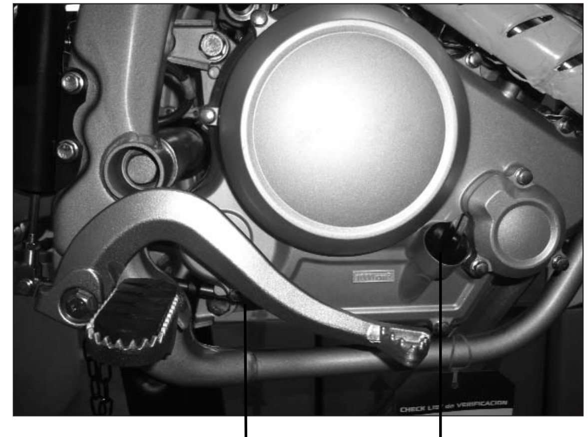
Periodicamente è necessario che la catena venga pulita ed ingrassata. La catena è formata da molti pezzi che lavorano l'uno con l'altro, se non si mantiene correttamente si consumerà rapidamente, quindi vi consigliamo di ingrassarla periodicamente, usando un olio speciale per lubrificare la catena.

Primo di detta lubrificazione è necessario pulire la catena, per toglierci la sporcizia e il fango, con una spazzola o un panno e poi applicare il lubrificante tra le maglie laterali e in tutti i perni centrali.

# LUBRIFICAZIONE ED INGRASSAGGIO

La lubrificazione del cambio e della frizione si effettua grazie al ribollimento dell'olio che si trova all'interno del carter. Cambio e frizione sono lubrificati sotto l'azione dello stesso olio, raccomandiamo un SAE 10W 30 / SAE 20W 50, con una capacità totale di 1000 c.c.

Lo svuotamento del carter si fa mediante la vite di drenaggio situata nella parte inferiore destra del motore. Si raccomanda di realizzare il cambio dell'olio quando il motore è ancora caldo, in questo modo infatti il carter rimarrà più pulito e al contempo l'olio uscirà con più facilità in quanto più fluido. Togliendo la vite di drenaggio attendiamo che si svuoti completamente.



**Vite di drenaggio**

**Tappo riempimento e livello olio**

Una volta svuotato mettere la vite di nuovo nel suo alloggiamento e procedere al riempimento rimuovendo il tappo del serbatoio, raggiungendo la quantltà di 1000 c.c.

# PULIZIA E CUSTODIA

PULIZIA. La pulizia frequente e completa del veicolo, non solo ne migliorerà l'aspetto ma migliorerà anche la sua resa e prolungherà, al contempo, la vita utile dei suoi elementi.

Nelle zone vicino al mare o di alta montagna dove si utilizza il sale sulle strade, si raccomanda la pulizia del veicolo dopo l'uso per evitare la corrosione causata dal sale. E' importante effettuare un'accurata pulizia nei punti dove si accumula il sale.

1. Prima di pulire:
    a) Chiudere l'entrata del tubo di scappamento per impedire che entri acqua al suo interno.
    b) Assicuratevi che la candela e i diversi tappi siano posti bene.
2. Se il motore è molto sporco, unto, applicate uno sgrassante. Non applicare sgrassante ai perni della ruota né alla catena in quanto togliereste lo strato protettivo.
3. Togliere lo sgrassante e la sporcizia, utilizzando una pompa da innaffiare ma solo con la pressione indispensabile.

**ATTENZIONE: Rieju non si responsabilizza dell'utilizzo di elementi sgrassanti che macchiano o deteriorano elementi del veicolo.**
**Rieju non si responsabilizza dei possibili danni e guasti per l'utilizzo di acqua a pressione per la pulizia del veicolo.**

4. Dopo che sarà stata tolta la sporcizia, lavare tutte le superfici con acqua tiepida e sapone detergente delicato. Per le zone difficili, accedere aiutandosi con uno spazzolino per lavare l'interno delle bottiglie o una cosa simile.
5. Risciacquare immediatamente con acqua fredda ed asciugare tutte le superfici.
6. Pulire la sella con un composto di vinile per pulire le tappezzerie per conservarla lucida e flessibile.
7. Terminata la pulizia, mettere in moto il motore e lasciarlo funzionare al minimo per alcuni minuti.
In questo modo riusciremo ad asciugare completamente i pezzi, lasciando allo stesso tempo senza umidità le diverse connessioni.

CUSTODIA. La custodia del veicolo per un tempo prolungato, esige diverse precauzioni contro il deterioramento. Una volta che sarà pulita la moto preparatevi per custodirla in questo modo:

1. Drenare il serbatoio dal carburante, i tubi e la vaschetta del carburatore.
2. Lubrificare tutti i cavi dei comandi.
3. Togliere la candela e versare dal foro della testa una cucchiaiata di olio SAE 10W30 e rimettere la candela.
4. Coprire con una borsa di plastica l'uscita dello scappamento evitando l'entrata dell'umidità.

## SPECIFICHE E CARATTERISTICHE TECNICHE

| Modello | ENDURO / SUPER MOTARD |
|---|---|
| **Dimensioni:** | |
| Lunghezza totale | 2070 mm. / 2070 mm. |
| Larghezza totale | 800 mm. / 800 mm. |
| Altezza totale | 1165 mm. / 1145 mm. |
| Altezza della sella | 890 mm. / 870 mm. |
| Distanza tra gli assi | 1405 mm. / 1380 mm. |
| Distanza minima dal suolo | 310 mm. / 288 mm. |
| **Peso a secco:** | 121 Kg. |
| **Motore:** | |
| Tipo | 4 tempi |
| N° marce | 6 marce |
| Marca | YAMAHA |
| Modello | WR (EU 3) liquid cooled |
| Cilindri, disposizione | 1 inclinato in avanti |
| Cilindrata | 124 c.c. |
| Alesaggio x Corsa | 52 x 58,6 mm |
| Sistema di accensione | Per pedivella / Elettrico |
| Sistema lubrificazione | Per pompa |
| Tipo olio | 4 tempi SAE 10W-30 / SAE 20W-50 |

| | |
|---|---|
| **Olio della trasmissione:**<br>Tipo<br>Quantità | SAE 10W-30 / SAE 20W-50<br>1000 c.c. |
| **Filtro dell'aria** | Gommapiuma tipo umido |
| **Carburante:**<br>Tipo<br>Capacità del serbatoio | <br>Benzina senza piombo 95<br>6,3 L |
| **Carburatore** | KEIHIN 39S |
| **Candela:**<br>Tipo<br>Separazione elettrodi | <br>NGK CR 8 E<br>0,6 - 0,7 mm |
| **Tipo frizione** | Dischi molteplici in bagno di olio |
| | |
| **Trasmissione secondaria**<br>Pignone uscita<br>Corona centrale<br>Rapporto di trasmissione<br>Catena | <br>Z = 14<br>Z = 56<br>1 : 4<br>428 x 136 passi |

| CAMBIO DI VELOCITÀ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Velocità | Albero primario | Albero secondario | Rapporto cambio | |
| 1ª | Z = 12 | Z = 36 | 1 : 3,00 | |
| 2ª | Z = 16 | Z = 33 | 1 : 2,06 | |
| 3ª | Z = 19 | Z = 29 | 1 : 1,53 | |
| 4ª | Z = 22 | Z = 27 | 1 : 1,23 | |
| 5ª | Z = 24 | Z = 25 | 1 : 1,04 | |
| 6ª | Z = 25 | Z = 24 | 1 : 0,96 | |

| | |
|---|---|
| **Sospensione Marathon 125 Pro** | |
| Anteriore | Forcella idraulica invertita da ∅ 40 mm. CASTROL OIL FORK 10W, 325 cc per stelo. |
| Posteriore | Ammortizzatore a gas con camera e regolazione della precarica della molla. |
| **Sospensione Marathon 125** | |
| Anteriore | Forcella idraulica invertita da ∅ 37 mm. CASTROL OIL FORK 10W, 310 cc per stelo. |
| Posteriore | Monoarmotizzatore idraulico. |

| | |
|---|---|
| **Freni: Marathon 125 Pro** | |
| Anteriore | A disco da tipo Wave ∅ 300 mm |
| Posteriore | A disco da tipo Wave ∅ 200 mm |
| **Freni: Marathon 125** | |
| Anteriore | A disco ∅ 260 mm |
| Posteriore | A disco ∅ 180 mm |
| **Pneumatici: ENDURO** | |
| Anteriore | 80/90 - 21, con camera, 1'7 kg/cm$^2$ |
| Posteriore | 110/80 - 18, con camera, 1'8 kg/cm$^2$ |
| **SUPER MOTARD** | |
| Anteriore | 100/80 - 17, con camera, 1'8 kg/cm$^2$ |
| Posteriore | 130/70 - 17, con camera, 1'9 kg/cm$^2$ |
| **Installazione elettrica:** | |
| Accensione | Elettronica 12 v 120 w |

| | |
|---|---|
| **Voltaggio e potenza lampadine:** | |
| Faro | 12 v 35/35 w |
| Fanalino posteriore | 12 v 21/5 w |
| Cruscotto | 12 v 1,2 w |
| Frecce | 12 v 10 w |
| Illuminazione contachilometri | 12 v 1,2 w |





